Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Alfons Eppenauer

aus Treuchtlingen

Referendar am Landgericht zu Nürnberg

Approbiert am 8. Oktober 1929

Nürnberg
Dr. Wilhelm Weiß, Buchdruckerei
1930

30:209

Referent: Geheimer Justizrat Univ.-Professor Dr. Kübler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

MEINEN LIEBEN ELTERN
IN DANKBARKEIT.

Inhalts-Verzeichnis

Einleitung.

Seite

§ 1. Begriff des Eisenbahnrechts 1
a) Quellen des Güterbeförderungsrechts
b) Quellen des Personenbeförderungsrechts

Hauptteil.

I. Teil.

§ 3. Begriff und Arten der Eisenbahn 4

II. Teil.

§ 4. Begriff der Leute der Eisenbahn 8
a) Allgemeines
b) Gepäckträger
c) Rollfuhrunternehmer

III. Teil.

§ 5. Vergleichende Gegenüberstellung der Haftung des Schuldners gem. § 278 BGB und derjenigen des Frachtführers bezw. der Eisenbahn gem. §§ 431, 458 HGB 15
§ 6. Die Begriffe des Zufalls und der höheren Gewalt 20

IV. Teil.

§ 7. Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes 22
§ 8. Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck 25
§ 9. Haftung für Lieferfristüberschreitung 27

V. Teil.

Haftausschließungsgründe.

§ 10. Allgemeines 30
§ 11. Die nichtbevorrechtigenden Haftausschließungsgründe 33
a) Verschulden und eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten
b) Äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung
c) Natürliche Beschaffenheit des Gutes
d) Höhere Gewalt
§12. Die bevorrechtigten Haftausschließungsgründe 37
e) Beförderung in offen gebauten Wagen
f) Anerkannter Mangel und anerkannte Mangelhaftigkeit der Verpackung
g) Auf- und Abladen durch den Absender oder Empfänger
h) Die eigentümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes
i) Gegenstände die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind
k) Lebende Tiere
l) Begleitgüter

Schluß.

§ 13. Die Haftung mehrerer an der Beförderung beteiligter Eisenbahnen 44

Literaturverzeichnis

Archiv für Eisenbahnwesen

Baumgarten	in EEE Bd. 25 Jub. Heft S. 1 ff.
Blume—Weirauch	Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 23. Dez. 1908
Blume—Weirauch	Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 16. Mai 1928 (zit. Blume-W.).
Düringer-Hachenburg	das Handelsgesetzbnch 3. Bd. 2. Aufl. 1913 (zit. Dür.-Hach.).
Eger	Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 25. Okt. 1899 2. Aufl. Berlin 1901 (zit. Eger EVO)
Eger	Eisenbahn- u. Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. (zit. EEE)
Eger	Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen. Leipzig 1910.
Eger	Handbuch des Preußischen Eisenbahnrechts, Breslau 1889.
Endemann	Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886. (zit. Endemann).
Exner	Der Begriff der höheren Gewalt im römischen und heutigen Verkehrsrecht. Wien 1883.
Frankenburger	Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich 2. Aufl. München 1902 (zit. Frenkenburger).
Fritsch	Das deutsche Eisenbahnrecht. Berlin 1927.
Gorden	in EEE 18, 182; 19, 285.
Hoff	im „Staatslexikon“ 1926.
Kittel—Friebe—Hay	Eisenbahnverkehrsordnung v. 16. Mai 1928 (zit. Kittel—Friebe—Hay).
Lehmann—Ring	Kommentar zum Handelsgesetzbuch 2. Bd. Berlin 1901 (zit. Lehmann—Ring).
Makower	Handelsgesetzbuch mit Kommentar 13. Aufl. 2. Bd. Berlin 1907 (zit. Makower).
Naumburg	in Verkehrsrechtlicher Rundschau 3, 604.
Pekrun	Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Leipzig 1909 (zit. Pekrun).
Reindl	in ZVD Eis. V. 1902, 825.
Richter	Eisenbahnverkehrsordnung v. 16. Mai 1928 (zit. Richter).
Röll	Enzyklopädie des Eisenbahnwesens 2. Aufl. 1914.
Rundnagel	Die Haftung der Eisenbahn, 3. u. 4. Aufl. Bearb. von K. Fritsch und A. Sperber. Leipzig 1924 (zit. Rundnagel).
Rundnagel	in Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechts. Bd. 5, II. Abtl.
Scheu	Die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn. Berlin 1928.
Senckpiehl	Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. V. Bd. Berlin 1909 (zit. Senckpiehl).
Senckpiehl	in LZ 1924, 364.
Staub	Kommentar zum Handelsgesetzbuch IV. Bd. 12. u. 13. Aufl. Berlin und Leipzig 1927.
Staudinger	Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche 7./8. Aufl. 1912.
V. d. Leyen	in Fleischmanns Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts.
Warneyer	in Rsp. 1916 Nr. 82.
Windscheid	Pandekten II S. 578.

Abkürzungen:

BGB = Bürgerliches Gesetzbuch.

EEE = Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen von Dr. jur. Georg Eger.

EVO = Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928.)

HGB = Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.

JÜG = Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 30. Mai 1925 (RGBl. II 183.)

JÜP = Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924.

LZ = Leipziger Zeitschrift für Handels- usw. Recht.

RGE = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

ROHG = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

RV = Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919.

VR = Verkehrsrechtliche Rundschau.

ZVDEis = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einleitung.

§ 1.

Begriff des Eisenbahnrechts.

Aus der Gesamtheit aller bestehenden Rechtsnormen hat sich seit Entstehung der Eisenbahn allmählich ein Sonderrecht entwickelt, das sich mit den Rechtsverhältnissen der Eisenbahnen ausschließlich oder doch vorzugsweise beschäftigt — das Eisenbahnrecht —.

Unter Eisenbahnrecht im weiteren Sinne ist zu verstehen der Inbegriff aller öffentlichrechtlichen und privatrechtlichen Normen, die die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen regeln, im engeren Sinne der Inbegriff der besonderen, für die Eisenbahnen erlassenen und deren eigentümlichen Verhältnissen angepaßten Normen (s. Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens Bd. IV S. 108). Die öffentlichrechtlichen Normen des Eisenbahnrechts regeln die Beziehungen der Eisenbahn zur Staatsgewalt, die privatrechtlichen Normen dagegen die Beziehungen des Eisenbahnunternehmers zu den Privatpersonen. In der vorliegenden Arbeit wird, wie sich aus dem Titel ergibt, das Privatrecht der Eisenbahn in den Vordergrund rücken und zwar speziell das Beförderungsrecht, das dem Zweck des Eisenbahnbetriebs nach den Hauptteil des gesamten privaten Eisenbahnrechts bildet, denn die meisten Rechtsbeziehungen zwischen dem Eisenbahnunternehmer und dem Verkehrtreibenden müssen naturgemäß aus einem zwischen diesen geschlossenen Beförderungsvertrag entstehen.

Vor Würdigung des eigentlichen Themas sei nachfolgend ein kurzer Überblick über die bestehenden Quellen des Eisenbahnbeförderungsrechts gegeben.

§ 2.

Quellen des Eisenbahnbeförderungsrechts.

a) Quellen des Güterbeförderungsrechts.

Auf das Güterbeförderungsrecht der Großbahnen findet in erster Linie der siebte Abschnitt des dritten Buches des HGB und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928, in zweiter Linie der sechste Abschnitt des HGB Anwendung.

Die EVO wurde durch die Bestimmung der §§ 454 und 472 HGB, wenn auch nicht ausdrücklich, zur Rechtsverordnung erhoben; ihre Vorschriften gehen denen des HGB grundsätzlich vor und können daher diese nicht nur ergänzen sondern auch abändern. Das HGB macht jedoch hievon in § 471 Abs. 1 eine sehr bedeutsame Ausnahme: es dürfen einzelne seiner Vorschriften zum Nachteil des Publikums nicht geändert werden. Hier ist vor allem die

Bestimmung des § 453 HGB anzuführen, derzufolge die Eisenbahn Vertragsangebote nicht beliebig zurückweisen darf (Beförderungszwang), sowie die Vorschriften der §§ 455—470 HGB, die die Schadenersatzverbindlichkeiten bei Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung regeln. Ferner ist durch das HGB auch die Vertragsfreiheit eingeschränkt insoferne, als, wie schon oben erwähnt, die Vorschriften des HGB zum Nachteil des Publikums durch Verträge nicht geändert werden dürfen. Bedeutsam ist ferner die Bestimmung des § 471 Abs. 2 HGB wonach jede Vereinbarung, die mit den Vorschriften der EVO in Widerspruch steht, nichtig ist und zwar auch dann, wenn sie das Publikum günstiger stellt [1]) und diesem in seiner Allgemeinheit und nicht nur einem einzelnen Absender zugute kommt.

Es ergibt sich sonach folgende Rangordnung für die beim Güterbeförderungsvertrag zur Anwendung kommenden Vorschriften:

1. Die zwingenden Vorschriften des HGB, nämlich die §§ 432 Abs. 1 und 2, 438, 439, 453, 455—470.
2. Die Vorschriften der EVO.
3. Die Vertragsabmachungen, in der Hauptsache die tarifarischen Vorschriften.
4. Die übrigen Vorschriften des HGB und des Handelsrechts (HGB § 454).
5. Das BGB und das sonstige Bürgerliche Recht, dies jedoch nur insoweit als nicht eine Materie (z. B. Lieferfristüberschreitung) in den Vorschriften der Ziff. 1—3 erschöpfend geregelt ist.
6. Etwa zulässige besondere vertragliche Abmachungen (z. B. die in den Eisenbahntarifen niedergelegten allgemeinen Beförderungsbedingungen).

Die Eisenbahnverkehrsordnung hat beinahe alle zwingenden Vorschriften des HGB nach Art einer Kodifikation aufgenommen wodurch sich in der Praxis die Handhabung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften wesentlich erleichtert. Leider weicht der Wortlaut der EVO häufig von dem des HGB ab.

Die den Güterverkehr regelnden Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung sind zwingenden Rechts und können deshalb weder zugunsten noch zu ungunsten der Eisenbahnverwaltung geändert werden (HGB § 471): s. Staub, Vorbemerkung zu § 453 Anm. 3.

Ausdrücklich sei an dieser Stelle bemerkt, daß die Darstellung des Eisenbahnbeförderungsrechts sich in dieser Arbeit nur auf die sogenannten Großbahnen beschränken soll, worauf später bei der Behandlung der Frage des Begriffs und der Arten der Eisenbahnen noch besonders hingewiesen werden wird. Hier genüge der Hinweis, daß

[1]) s. Staub § 453 Anm. 4 S. 1254 und § 471 Anm. 2 S. 1291.

für die sogenannten Kleinbahnen bezügl. des Güterbeförderungsrechts nur die Vorschriften der Abschn. 6 und 7 des dritten Buches des HGB, nicht auch die der EVO in Betracht kommen, daß vielmehr an Stelle der EVO die Kleinbahnen berechtigt sind „Beförderungsbedingungen" aufzustellen (§ 473 Abs. 1 HGB); ferner, daß der für Großbahnen den Beförderungszwang aussprechende § 453 Abs. 1 des HGB für Kleinbahnen nicht zu gelten hat; Kleinbahnen sind gemäß § 473 Abs. 2 HGB nur verpflichtet solche Güter zur Beförderung anzunehmen, die für eigene Bahnhöfe bestimmt sind. Der Unterschied zwischen Groß- und Kleinbahnen ist nachfolgend im § 3 des Hauptteils behandelt.

b) Quellen des Personenbeförderungsrechts.

Über die Personenbeförderung enthält das HGB nur eine einzige Bestimmung. Diese lautet:

„Die Vorschriften über die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen werden durch die Eisenbahnverkehrsordnung getroffen" (§ 472 HGB).

Nur diese Vorschrift findet auf die Personenbeförderung Anwendung, jede Anwendung der übrigen Bestimmungen der frachtrechtlichen Abschnitte des HGB ist ausgeschlossen. Eine Ausnahme ist jedoch zu machen: Gem. § 471 Abs. 2 Satz 2 HGB findet die Bestimmung aus dem eisenbahnfrachtrechtlichen Abschnitte des HGB, nach der Vereinbarungen, welche mit der Eisenbahnverkehrsordnung in Widerspruch stehen nichtig sind, auch Anwendung beim Personenbeförderungsvertrag. Dies ist auch aus § 2 Ziff. 2 und 3 der EVO zu entnehmen, wonach Ausführungsbestimmungen und Abweichungen von den Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung vom Reichsverkehrsminister zwar genehmigt werden können, jedoch zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in den Tarif bedürfen, sodaß Änderungen der die Personenbeförderung betreffenden Vorschriften durch Vertragssatzung nicht möglich sind.

Subsidiär finden für den Personenbeförderungsvertrag die allgemeinen Vorschriften des HGB und nach diesen die des Bürgerlichen Rechts, bei Kleinbahnen ausschließlich diese beiden Gruppen von Rechtsvorschriften Anwendung.

Hauptteil.

I. Teil.

§ 3.

Begriff und Arten der Eisenbahn.

Bevor man sich mit dem Begriff der „Leute“ und dem Umfang der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute befaßt, muß zuerst der Begriff „Eisenbahn“ definiert und festgestellt werden, welche Arten von Eisenbahnen es gibt und auf welche Arten von Eisenbahnen die Vorschriften des siebten Abschnittes des HGB Anwendung finden.

Von vorneherein sei gesagt, daß ein einheitlicher, für alle in Betracht kommenden Rechtsgebiete maßgeblicher Begriff der Eisenbahn nicht aufzustellen ist. Vielmehr ist aus den jeweiligen Gesetzesvorschriften, die sich auf die Eisenbahn und deren Rechtsverhältnisse beziehen, nach Grund und Zweck des Gesetzes zu entnehmen, welche Begriffsmerkmale für das Vorhandensein einer Eisenbahn im rechtlichen Sinne erfordert werden [1]). Die Gewerbeordnung und Reichsversicherungsordnung z. B. verstehen unter Eisenbahn auch die Kleinbahnen (Definition S. 6). Das Haftpflichtgesetz will darunter auch gewisse nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Schienenbahnen verstanden wissen, beides im Gegensatz zum speziellen Eisenbahnrecht. V. d. Leyen definiert in „Fleischmanns Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts“ die Eisenbahn kurz als Beförderungsmittel, durch das auf einer besonderen, nur für bestimmte Fahrzeuge benutzbaren Spurbahn unter Anwendung der Maschinenkraft Menschen, Güter und Nachrichten befördert werden. Eine ähnliche Definition mit dem besonderen Hinweis, daß als bewegende Kraft nur eine mechanische Kraft in Betracht kommen könne um den Begriff der Eisenbahn zu erfüllen, gibt Hoff im „Staatslexikon 1926“. Diese lautet:

> „Eisenbahnen sind Verkehrsanstalten, die gegen Entgelt Menschen und Güter, der Regel nach auf größere Entfernung befördern und sich hierzu besonderer Schienenwege und nur auf diesen benutzbarer Fahrzeuge bedienen. Der Schienenweg — das Gleis oder die Fahrbahn — besteht gewöhnlich aus zwei Reihen von Fahrschienen, die erhöht auf einem Unterbau ruhen und diesen für andere als Eisenbahnfahrzeuge unbrauchbar machen. Diese Sonderung

[1]) s. Heine: „Zum Begriff der Eisenbahn unter besonderer Berücksichtigung der Konzessionierung und verwandte Fragen“ in EEE Bd. 34, 1917/18.

des fahrbaren Körpers der Eisenbahn von allen anderen Verkehrswegen ist die Voraussetzung dafür, daß in den Eisenbahnfahrzeugen und in den aus diesen gebildeten Eisenbahnzügen von ungewöhnlicher Länge große Menschenmassen und Gütermengen mit hoher Geschwindigkeit und stark verminderter Unfallgefahr befördert werden können.

Zur Bewegung der Eisenbahnfahrzeuge dient mechanische Kraft, die durch Dampf oder Elektrizität erzeugt wird".

Gegenteilig ist jedoch die herrschende und zweifellos auch zutreffende Meinung, daß der Begriff der Eisenbahn nicht auf mit Dampf oder Elektrizität betriebene Bahnen beschränkt ist, sondern, daß auch Drahtseil- und Zahnradbahnen, ferner auch solche Bahnen, welche durch menschliche oder tierische Muskeltätigkeit oder bei geeigneter Ebene schon durch die eigene Schwere der Transportgefäße und deren Ladung von einem Ort zum anderen befördert werden, unter die Eisenbahnen zu rechnen sind [1]).

Nach dem Erkenntnis des Reichsgerichts [2]) vom 17. März 1880 endlich ist als Eisenbahn, jedoch nur im Sinne des Haftpflichtgesetzes erklärt worden:

„ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, bezw. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, tierischer oder menschlicher Muskeltätigkeit, bei geneigter Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung, usw.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist."

Für das spezielle Eisenbahnrecht kommen jedoch nur diejenigen Eisenbahnen in Betracht, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind (in der Reichsverfassung

---

[1]) so Staub, Düringer—Hachenburg, Frankenburger, Lehmann —Ring, Makower. Vergl. auch EEE 19, 61.

[2]) RGE I, 252, EEE Bd. I, 136.

und der Eisenbahnverkehrsordnung „Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs“ genannt), und hiedurch wie durch die außerordentliche Größe und Bedeutung ihrer Bewegungskraft im öffentlichen Interesse eine besondere gesetzliche Regelung ihrer Rechtsverhältnisse im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsanstalten erfordern [1]).

Dem öffentlichen Verkehre dient eine Eisenbahn dann, wenn ihre Benutzung jedermann eingeräumt und nicht auf bestimmte Rechtssubjekte beschränkt ist.

Endemann definiert öffentliche Eisenbahnen als solche, „welche dem Publikum zur Benützung für den Personen- oder Gütertransport eröffnet sind“, wobei es einerlei ist, „wem die Eisenbahn gehört, ob dem Staat oder einer juristischen Person, oder einer Gesellschaft, oder einer physischen Person und zu welchem Recht sie diesen Personen zusteht, ob zu Eigentum oder zu Pacht und dergl.“.

Die Hauptkriterien des Begriffs Eisenbahn im Sinne des speziellen Eisenbahnrechts sind also darin zu sehen, daß die Eisenbahn ein für den öffentlichen Verkehr bestimmtes Beförderungsunternehmen ist, das auf Eisenschienen mit irgend einer Kraft von großer Leistungsfähigkeit Massentransporte mit großer Geschwindigkeit bewegt.

Der wirtschaftlichen Bedeutung und dem Umfang des Verkehrs und Betriebs nach unterscheidet man öffentliche und nichtöffentliche (private) Eisenbahnen.

Öffentliche Eisenbahnen sind, wie oben bereits definiert, Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehre dienen, d. h. deren Benutzung nicht auf bestimmte Rechtssubjekte beschränkt ist, sondern jedermann zusteht.

Sie zerfallen in drei Arten, nämlich in:

a) Hauptbahnen; diese verbinden die Länder miteinander, haben daher für den internationalen Verkehr Bedeutung und weisen stärkeren Verkehr und größere Geschwindigkeit auf.

b) Nebenbahnen; diese sind Zweigbahnen, welche den Hauptbahnen den Verkehr zuführen, selbst aber geringeren Verkehr und geringere Geschwindigkeit aufweisen.

Welche Bahnen als Haupt- und welche als Nebenbahnen zu bezeichnen sind, entscheidet jeweils der Staat.

c) Kleinbahnen; diese sind nur für den Lokalverkehr bestimmt, ohne den ausgesprochenen Zweck den Haupt- und Nebenbahnen den Verkehr zuzuleiten (z. B. Straßenbahnen, Pferdebahnen).

Haupt- und Nebenbahnen werden auch unter dem Begriff Großbahnen zusammengefaßt.

Die nichtöffentlichen Bahnen können nicht vom Publikum benutzt werden und ist deshalb jede Möglichkeit mit

[1]) s. Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts.

dem Unternehmer Güter- oder Personenbeförderungsverträge abzuschließen ausgeschlossen. Sie dienen nur dem Bedürfnisse einer Person, meistens einer juristischen Person (einer Gesellschaft, einem Kommunalverband, dem Staat selbst usw.) seltener einer physischen Person. Oft haben dieselben Anschluß an die öffentlichen Eisenbahnen und heißen dann Privatanschlußbahnen (Beispiele: Bergwerksbahnen, Hafenbahnen).

Auf die nicht öffentlichen Eisenbahnen findet nur das allgemeine Transportrecht des Handelsrechts (6. Abschnitt des HGB) bezw. das Zivilrecht Anwendung.

Eine weitere für das Eisenbahnrecht bedeutsame Unterscheidung ist die aus der Person des Unternehmers hergeleitete zwischen Staats- und Privatbahnen.

Staatsbahnen sind solche, die nur vom Staat betrieben werden, wobei es gleichgültig ist, ob sie im Eigentum des Staates oder von Privatpersonen stehen.

Privatbahnen dagegen sind die von Privaten betriebenen Eisenbahnen, wobei es ebenfalls unerheblich ist, in wessen Eigentum die betreffende Bahn steht.

Die Unterscheidung zwischen Staats- und Privatbahn ist lediglich für das öffentliche Recht von Bedeutung, für das Privatrecht dagegen nicht.

Es ergibt sich demnach zusammenfassend folgendes

Einteilungsschema:

A. Bahnen für den öffentlichen Verkehr.
   I. Großbahnen (in der Reichsverfassung und der Eisenbahnverkehrsordnung als Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr bezeichnet)
      1. Hauptbahnen,
      2. Nebenbahnen.
   II. Kleinbahnen
      1. Kleinbahnen mit Maschinenkraft,
      2. Kleinbahnen ohne Maschinenkraft.
B. Nichtöffentliche Bahnen.

II. Teil.

§ 4.

Begriff der „Leute der Eisenbahn".

a) Allgemeines.

Die im öffentlichen Verkehre stehenden Eisenbahnen übernehmen gegen Entgelt die Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten. Mit der Übernahme der Beförderung von Gütern wird die Eisenbahn zum Frachtführer gem. § 425 HGB und damit zum Kaufmann im Sinne des § 1 Abs. II Ziff. 5 HGB. Wer die Dienste der Eisenbahn in Anspruch nehmen will (der Verkehrtreibende) schließt mit ihr einen Vertrag ab, den Beförderungsvertrag, kraft dessen die Eisenbahn sich verpflichtet, die ordnungsgemäße Beförderung zu übernehmen, der Verkehrtreibende, das tarifarische Entgelt zu bezahlen.

Die Eisenbahn hat nun, um allen ihren Verpflichtungen ordnungsgemäß nachkommen zu können, ein Heer von Leuten in ihre Dienste genommen, für deren Verschulden ihr das Gesetz die Haftung im vollen Umfange auferlegt.

Die Haftung des Frachtführers bezw. der Eisenbahn für ihre Leute ist im Handelsgesetzbuch grundlegend geregelt. Es finden sich:

α) die allgemeine Vorschrift für das Landfrachtrecht im § 431 HGB welche lautet:

> „Der Frachtführer hat ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden" und

β) die besondere Vorschrift für das Eisenbahnbeförderungsrecht im § 458 HGB. Diese lautet:

> „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient".

Diese Vorschrift hat die Eisenbahnverkehrsordnung im § 5 und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr im Art. 39 wörtlich übernommen.

Unter den „Leuten" der Eisenbahn im Sinne des § 5 EVO sind alle diejenigen Personen zu verstehen, deren sich die Bahn zur Aufrechterhaltung ihres Beförderungsbetriebes bedient, mögen sie den Rang eines Arbeiters oder eines Beamten haben, sei es, daß sie auf längere Zeit, auf Lebenszeit oder nur aushilfsweise angestellt sind; Erfordernis jedoch ist es, daß sie innerhalb des Beförderungsbetriebes der Eisenbahn beschäftigt werden und zur Eisenbahn in einem ständigen Dienstverhältnis stehen. Der Begriff Beförderungsbetrieb ist hierbei in weitestem

Umfange aufzufassen und insbesondere nicht auf die unmittelbar bei der Beförderung tätig werdenden Personen zu beschränken. So sind z. B. bei der Güterbeförderung nicht nur Güterschaffner, Gepäckmeister und Lokomotivführer, sondern auch Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter [1]) ja sogar Streckenarbeiter [2]) zu verstehen. Hierher gehören auch von der Eisenbahn bestellte und von ihr mit der Güterbeförderung beauftragte (zum Unterschied zum selbständigen, von der Eisenbahn zwar zugelassenen, nicht aber bestellten Gepäckträger) Rollfuhrunternehmer und der Gepäckträger [3]). Es genügt demnach für den Begriff der Leute der Eisenbahn, wenn ihre Tätigkeit zu dem Beförderungsgewerbe, wenn auch nicht unmittelbar, so doch in einer gewissen Beziehung steht [4]).

Nicht zu den Leuten der Bahn gehören dagegen die Post und deren Angestellte, auch dann nicht, wenn sich die Bahn ihrer Hilfe bei der Zustellung des Benachrichtigungsschreibens an den Empfänger von der Ankunft des Gutes bedient, weil die Post in keinem Abhängigkeitsverhältnis zur Bahn steht [5]). An dieser Stelle sei wiederholt erwähnt, daß auch regelmäßig der Gepäckträger nicht als Erfüllungsgehilfe der Bahn zu betrachten und damit nicht unter den Begriff der Leute zu subsumieren ist [6]). Er ist vielmehr sebständiger Frachtführer [7]), wohl vielleicht von der Eisenbahn zugelassen, nicht aber bestellt. (Hierüber im nachfolgenden Abschnitt b).

Der § 5 der Eisenbahnverkehrsordnung spricht auch von den „anderen Personen", deren sich die Eisenbahn „bei Ausführung der Beförderung bedient". Unter diesen sind diejenigen Hilfskräfte der Eisenbahn zu verstehen, die zwar bei Durchführung der Beförderung im Betriebe beschäftigt werden, jedoch nicht in einem ständigen Dienstverhältnis zur Eisenbahn stehen.

b) Gepäckträger.

Eine vielumstrittene Frage ist die, welche Art von Gepäckträgern zu den Leuten der Eisenbahn zu rechnen ist und welche nicht. Man unterscheidet dreierlei Arten von Personen, die sich mit der Gepäckbeförderung beschäftigen können:

α) Selbständige Unternehmer (Dienstmänner, Gepäckunternehmer u. ä.). Diese sind Frachtführer, vielleicht

---

[1]) RGE 7, 127.
[2]) Roeder JW. 1924, 205 Fußnote.
[3]) vergl. § 77 (1) EVO.
[4]) s. RGE 7, 127; 104, 151; JW. 05, 185[36].
[5]) s. Naumburg in Verkehrsrechtlicher Rundschau 3, 604; Senckpiehl LZ 1924, 364.
[6]) s. Blume—Weirauch § 38 EVO Anm. 1 u. Gorden in EEE 18, 182; 19, 285.
[7]) s. RGE 160, 370.

auch von der Eisenbahn zugelassen, nicht aber bestellt. Sie haften daher für ihre Handlungen selbst.

β) Gepäckarbeiter. Diese verrichten unmittelbar Eisenbahndienste, z. B. Annahme des Gepäcks zur Abfertigung; Beförderung zum Zuge, Entladung, Ausgabe usw. Auf diese Tätigkeit ist EVO § 5 in Anwendung zu bringen.

γ) Die eigentlichen Gepäckträger, von denen der § 38 Abs. 1 der EVO sagt: „Diese werden von der Eisenbahn bestellt auf Bahnhöfen, wo das Bedürfnis besteht, um das Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofsbereichs nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen zu befördern.

Ob die bestellten Gepäckträger, soweit es sich um Aufträge im Rahmen des Abs. 1 des § 38 EVO handelt, als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5 EVO oder als selbständige Frachtführer anzusehen sind, ist in der Literatur lebhaft umstritten.

Senckpiehl (S. 185) vertritt die Ansicht, daß sie als selbständige Frachtführer anzusehen seien, sodaß ihre Rechtsstellung nach den §§ 425 ff. HGB zu beurteilen wäre [1]).

Da nun aber einmal die Eisenbahn die öffentlichrechtliche Pflicht hat Gepäckträger zu bestellen, ist man geneigt, der Ansicht, die Gepäckträger seien als Leute der Eisenbahn zu betrachten, beizutreten. „Zu einem befriedigenden Ergebnis kommt man jedoch nur, wenn man die Gepäckträger im Rahmen des § 38 Abs. 1 EVO zu den Leuten der Eisenbahn rechnet“ (so Blume—W. § 38 Anm. 1). Derselben Ansicht ist Gorden [2]). Er führt aus, daß zu unterscheiden sei zwischen von der Eisenbahn zugelassenen und von ihr bestellten Gepäckträgern. Früher habe die Eisenbahn jede Verantwortlichkeit für die Tätigkeit der zum Zwecke des Transportes von Reisegepäck nur zugelassenen Gepäckträger abgelehnt. Die Gepäckträger seien vielmehr selbständige Frachtführer unter der Kontrolle der Eisenbahn gewesen. Diese Rechtsstellung hätten die zugelassenen Gepäckträger auch nach der EVO vom 26. Oktober 1899 und der EVO vom 23. Dezember 1908 behalten. Außerdem gebe es nach der EVO von 1899 auch von der Eisenbahn bestellte Gepäckträger, welche im Sinne des § 34 Abs. 1 u. 4 derselben Verordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, den Abfertigungsstellen usw. zu schaffen hätten. Diese seien als „Leute“ der Eisenbahn zu betrachten, soweit sie innerhalb des Stationsbereichs tätig werden, sodaß für deren schuld-

[1]) Ders. Ansicht Staub § 458 Anm. 4, Dür.—Hach. § 458 Anm. 6, Reindl in EEE 17, 362; 19, 81 ff.
[2]) s. EEE 17, 377; 18, 182; 19, 285.

haftes Handeln lediglich die Eisenbahn zu haften hätte, eine Haftung der Gepäckträger dagegen auszuschließen wäre.

Reindl (in EEE 19, 81) glaubt jedoch sich dieser Ansicht nicht anschließen zu können, indem er ausführt: Die Unterscheidung zwischen „zugelassenen“ und „bestellten“ Gepäckträgern entspreche weder der Absicht des Gesetzes noch auch den tatsächlichen Verhältnissen, denn durch den Unterschied in der Fassung des § 37 der EVO von 1899 und des § 38 der EVO von 1908 sollte ohne Zweifel nur zum Ausdruck gebracht werden, „daß es nunmehr nicht mehr der Willkür der Eisenbahn überlassen sein solle, ob in einer Station Gepäckträger zur Verfügung der Reisenden stehen oder nicht, sondern daß es ihr zur Pflicht gemacht sei, in denjenigen Stationen, wo ein Bedürfnis hiezu besteht, für das Vorhandensein solcher Gepäckträger zu sorgen“; eine Änderung der Rechtsstellung des Gepäckträgers sollte damit nicht bezweckt werden. Dies gehe auch aus den Worten der Motive zu § 37 hervor, die besagen: „Es entspricht den berechtigten Anforderungen des Verkehrs wie einer auch fast allgemein beobachteten Übung, wenn nicht, wie in der bisherigen Fassung, die Zulassung von Gepäckträgern auf den Stationen der Willkür der Eisenbahn übberlassen, sondern ihr, soweit ein Bedürfnis vorliegt, die Bestellung dieses Personals zur Pflicht gemacht wird.“

Es ist daraus zu entnehmen, daß heute die Eisenbahn die Pflicht hat, Gepäckträger in Stationen, wo ein Bedürfnis dazu besteht, zu bestellen, während dies früher in ihrem freien Ermessen stand; dies mußte seinen Ausdruck auch im Gesetzestext finden, insoferne, als man an Stelle von „zuzulassen“ den Ausdruck „bestellen“ setzte, welcher im Gegensatz zu ersterem für die Eisenbahn eine direkte Verpflichtung auszudrücken geeignet ist. „Es könne jedoch“, führt Reindl weiter aus, „ein bestimmter juristischer Begriff des Inhalts, daß unter bestellten Gepäckträgern lediglich Personen verstanden werden können, die in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsverhältnis zur Eisenbahn stehen und nicht als selbständige Gewerbetreibende betrachtet werden könnten, nicht aufgestellt werden; wollte man dies behaupten, so könnte mit Recht erwidert werden, daß man auch nach der früheren Fassung des § 37 der Verkehrsordnung, wenn die Eisenbahn auf größeren Stationen unter den sich zum Gepäckträgerdienst meldenden Personen eine bestimmte Anzahl auswählte und ihnen in besonderen Dienstinstruktionen ihre Verpflichtungen vorschrieb, ebensogut sagen können, daß diese Personen zur Ausübung des Gepäckträgergewerbes bestellt waren.“

Bei der Frage, ob die von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger unter den Begriff der Leute zu nehmen seien, ist in erster Linie zu untersuchen, ob sich die Tätigkeit

des Gepäckträgers innerhalb oder außerhalb des „Bahnhofsbereichs“ abspielt. Wie oben schon erwähnt, sprach die EVO von 1899 nicht von einem „Bahnhofs-“, sondern von einem „Stationsbereich“. Diese Änderung der Ausdrucksweise ist zweifelsohne nur aus Gründen der genaueren Präzisierung des Tätigkeitsbereiches des Gepäckträgers vorgenommen worden. Der Begriff Bahnhofsbereich umfaßt alle den Personen- und Gepäckverkehr dienenden Bahnhofsanlagen, worunter insbesondere Bahnsteige, Empfangsgebäude, Warteräume und Bahnhofsvorplatz zu rechnen sind [1]). Eger definiert den Begriff Stationsbereich ähnlich als ein Gebiet, welches die „Station nebst allen zugehörigen, den Personen- und Güterverkehr gewidmeten Anlagen umfaßt.“ Es ergibt sich demnach, daß der Gepäckträger, wenn er außerhalb des Bahnhofsbereichs im Dienste des Verkehrtreibenden tätig wird, nicht zu den Leuten der Eisenbahn zu rechnen, sondern als selbständiger Frachtführer anzusehen ist. Erstreckt sich dagegen die Tätigkeit des Gepäckträgers nur innerhalb des Bahnhofsbereichs, so stehen sich zwei Meinungen gegenüber. Die eine vertritt die Ansicht, daß der Gepäckträger dann unter die Leute der Eisenbahn zu rechnen sei, die andere, daß er auch innerhalb des Bahnhofsbereich als selbständiger Frachtführer zu betrachten sei. Letztere Meinung ist die herrschende.

Der Gepäckträger als selbständiger Frachtführer übernimmt mit Abschluß des Transportvertrages auch die Haftung. Die Eisenbahnverkehrsordnung hat jedoch, um die Reisenden vor größeren Verlusten zu bewahren in den §§ 35 ff. EVO der Eisenbahn die Mithaftung auferlegt, da das reisende Publikum an der alleinigen Haftung des Gepäckträgers in der Regel nur geringe Sicherheit hätte. Der Ersatzberechtigte wird deshalb auch regelmäßig die Eisenbahn in Anspruch nehmen.

Ob man aus der Tatsache, daß die Eisenbahn die Mithaftung für Verluste in der Reisegepäckbeförderung übernommen hat schließen darf, daß der Gepäckträger doch nicht als selbständiger Frachtführer zu betrachten sondern unter den Begriff der „Leute“ der Eisenbahn zu nehmen sei, ist nicht anzunehmen; dieser Auffassung widerspricht jedenfalls die Tatsache, daß im § 38 EVO von der Haftung der Eisenbahn für Gepäckträger überhaupt nicht die Rede ist, woraus man schließen kann, daß der Gesetzgeber den Gepäckträger eben nicht unter den Begriff „Leute“ genommen wissen wollte, umsomehr, als dagegen die Eigenschaft des Rollfuhrunternehmers als zu den Leuten der Eisenbahn gehörend im § 77 (1) EVO dadurch deutlich zum Ausdruck gebracht wurde, daß das Gesetz die Eisenbahn ausdrücklich „als Frachtführer nach den Vorschriften

---

[1]) s. Blume—W. § 38 Anm. 3.

dieser Ordnung“ für den Rollfuhrunternehmer haften läßt. Demnach wäre anders als beim Gepäckträger, der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer nur Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn.

Eger in EEE 17, 284 läßt die Gepäckträger nur als Leute der Eisenbahn gelten, soweit sie im Auftrage der Eisenbahn nach Abschluß des Eisenbahntransportvertrages Gepäck von und nach den Abfertigungsstellen oder Gepäckwagen schaffen. Der Gepäckträger, der dagegen nicht im Auftrage der Eisenbahn Gepäck befördert, ist selbständiger Frachtführer und schließt mit dem Reisenden selbständig Frachtverträge ab, die dem eigentlichen Eisenbahnvertrage entweder vorausgehen oder nachfolgen. Der selbständige Gepäckträger ist Frachtführer im Sinne des § 425 HGB, die Haftung für die ordnungsgemäße Ausführung der Beförderung übernimmt er nach Maßgabe der §§ 428—430 HGB.

Wie erwähnt, besteht für die Eisenbahn eine Mithaftung; Gepäckträger und Eisenbahn haften als Gesamtschuldner im Sinne des § 421 BGB für die ordnungsgemäße Ausführung des Transportes. Liegt nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Gepäckträgers vor, so bestimmt sich die Voraussetzung und der Umfang der Haftung der Eisenbahn nach den §§ 35 ff. 82 und 85 der EVO, die Voraussetzung und der Umfang der Haftung des Gepäckträgers nach den §§ 428—430 HGB. Der Ersatzberechtigte kann also eventuelle Schadenersatzansprüche entweder gegenüber der Eisenbahn oder gegenüber dem Gepäckträger geltend machen.

Zusammenfassend und abschließend ist der herrschenden Meinung beizutreten, daß die Gepäckträger nicht als Leute der Eisenbahn sondern als selbständige Frachtführer zu behandeln sind und deshalb den Vorschriften des sechsten Abschnittes des HGB unterstehen; die handelsrechtlichen Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts finden für sie nur insoweit Anwendung, als sie im besonderen Auftrage der Eisenbahn tätig werden; die Eisenbahn haftet mit ihnen nur als Gesamtschuldnerin gem. § 421 BGB und hier wiederum nur insoweit, als die Gepäckträger ihre Tätigkeit innerhalb des Bahnhofsbereichs ausüben.

c) Rollfuhrunternehmer.

Anders verhält es sich mit den Rollfuhrunternehmern. Der bei der Anfuhr von Gütern in Betracht kommende § 63 (9) EVO lautet:

> „ Die Eisenbahn kann die Stückgüter innerhalb von Orten, wo sich ein Bahnhof befindet oder von benachbarten Orten gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst anfahren oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen.

In beiden Fällen hat die Eisenbahn die Pflichten eines Frachtführers nach §§ 425—452 des HGB". usw.

Im § 68 Abs. 3 der EVO von 1899 und im § 63 (8) der EVO von 1908 wurden die Rollfuhrunternehmer ausdrücklich als Leute der Eisenbahn bezeichnet. Mit der Änderung der Fassung der Vorschriften in den einzelnen Eisenbahnverkehrsordnungen blieb jedoch die Rechtsstellung des Rollfuhrunternehmers tatsächlich unberührt. Der bahnamtlich bestellte Rollfuhrunternehmer ist als Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn zu betrachten, nicht als selbständiger Unternehmer (Unterfrachtführer) [1]; er steht bei der Anfuhr mit dem Absender des Stückgutes in keinem Vertragsverhältnis, der ersatzberechtigte Absender kann daher seine Ansprüche nur an die Eisenbahn selbst stellen. Diese haftet, da die Anfuhr noch vor dem Abschluß des sich erst anschließenden eigentlichen Beförderungsvertrages liegt, nur für Verschulden nach gewöhnlichem Landfrachtrecht (§§ 425—452 HGB) [2].

Die Tätigkeit des amtlichen Rollfuhrunternehmers erstreckt sich auch auf die Zuführung des Stückgutes an den Empfänger (§ 77 (1) EVO). Als zuführender Rollfuhrunternehmer ist er nicht als nachfolgender Frachtführer, sondern ebenfalls als Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn zu betrachten. Zwischen ihm und dem Empfänger des Gutes besteht kein Vertragsverhältnis, der ersatzberechtigte Empfänger kann daher seine Ansprüche aus dem Frachtvertrag nur gegen die Eisenbahn geltend machen. Er kann den Rollfuhrunternehmer höchstens wegen außervertraglichen Verschuldens in Anspruch nehmen.

Was über die unterschiedliche Fassung der Vorschriften über den Rollfuhrunternehmer in den einzelnen Eisenbahnverkehrsordnungen von 1899, 1908 und 1928 oben bei der Behandlung des anrollenden Rollfuhrunternehmers gesagt ist, hat auch hier zu gelten.

Ist der Rollfuhrunternehmer nicht von der Bahn bestellt sondern vom Empfänger oder Absender, so ist er dessen Erfüllungsgehilfe.

---

[1]) s. Staub § 458 Anm. 3. und Angeführte.
[2]) vergl. Blume—W. § 63 (9) Anm. 25.

III. Teil.

§ 5.

Vergleichende Gegenüberstellung der Haftung des Schuldners gem. § 278 BGB und derjenigen des Frachtführers bezw. der Eisenbahn gem. §§ 431, 458 HGB.

Gem. § 278 BGB hat jeder Vertragsschuldner, der sich anderer Personen bei der Erfüllung der ihm obliegenden Leistung bedient für ein Verschulden dieser Hilfspersonen im gleichen Umfange einzustehen wie für eigenes Verschulden.

Diese Vorschrift legt dem Schuldner jedoch nicht die Haftung für alle an seinen Erfüllungsgehilfen bei Gelegenheit der Vertragserfüllung begangenen Versehen auf, sondern nur für diejenigen Verrichtungen, die die Angestellten zwecks Erfüllung der ihnen übertragenen Leistungen vornehmen. Eine diesbezügliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 26. Mai 1906 [1]) führt aus:

> Der Schuldner ist nicht „für alle von seinen Erfüllungsgehilfen bei Gelegenheit der Vertragserfüllung begangenen Versehen verantwortlich zu machen, vielmehr ist - - - zu unterscheiden, ob das Versehen den Tatbestand einer selbständigen unerlaubten Handlung bildet, die mit der Vertragserfüllung nur äußerlich zusammenhängt, oder ob es, ähnlich wie im Falle des § 831 BGB in Ausführung der Verrichtung oder, wie Entwurf I § 224 Abs. 2 es ausdrückte, „in Ansehung“ der Erfüllung begangen ist. Nur in letztem Falle, wo das Versehen zugleich als eine Verletzung der Vertragspflicht sich darstellt, greift § 278 BGB Platz.“ [2])

Dies hat auch für das Handelsrecht zu gelten. Die Haftung des Frachtführers ist jedoch im § 431 HGB besonders geregelt. Dieser lautet:

> „Der Frachtführer hat ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Leute, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden.“

Die spezielle Vorschrift für das Eisenbahnfrachtrecht bestimmt in § 458 HGB:

> „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.“

---

[1]) JW. 1906, 61.

[2]) vergl. Rundnagel in Ehrenbergs Handb. § 61 S. 206, Staub § 431 Anm. 3 u. Angeführte.

Um die Bedeutung dieser beiden Vorschriften im Verhältnis zur allgemeinen Regelung des BGB zu beleuchten, sei auf die Denkschriften zum HGB (I, 261; II, 259) hingewiesen, die die Aufnahme des § 431 damit begründen, daß der ihm entsprechende Art. 400 AHGB durch den § 278 BGB„ nicht völlig ersetzt" werde: „denn nach dem ersteren haftet der Frachtführer wie in Rechtsprechung und Wissenschaft anerkannt ist, für seine Leute auch dann, wenn eine Handlung in Frage steht, die der Angestellte nicht unmittelbar bei Ausführung der ihm obliegenden Verrichtungen vorgenommen hat".

Dies soll besagen, daß es völlig gleichgültig ist, ob der betreffende Erfüllungsgehilfe überhaupt mit dem zu befördernden Gut sich zu beschäftigen hatte oder nicht; der Frachtführer ist vielmehr unbedingt dafür haftbar, daß sein ständiges Personal den Gütern keinen Schaden zufügt. Er würde z. B. auch dann haften, wenn einer seiner Leute gegen ausdrückliches Verbot sich an dem Gut zu schaffen machen würde z. B. der Geschäftsdiener den Kutschern ins Handwerk pfuscht und dabei den Wagen mit Stückgut umwirft [1]).

Das Reichsgericht [2]) und ihm folgend die herrschende Ansicht (s. Staub Anm. 3 zu § 431; Baumgarten in EEE 25 JH. S. 1 ff.) legen jedoch dem Frachtführer die Haftung für seine Erfüllungsgehilfen nur auf, wenn deren schadenverursachende Handlung in einer „gewissen Beziehung" zu ihrem Angestelltenverhältnisse steht. Läßt sich eine solche Beziehung erkennen, so soll es auch ohne Bedeutung sein, ob der Angestellte sich bei Vornahme der schadenverursachenden Handlung im Dienst befunden hat oder nicht.

Über den Begriff „gewisse Beziehung" die Definition des Reichsgerichts nachstehend:

> „Eine gewisse Beziehung, das heißt es ist nicht etwa das Erfordernis aufzustellen, daß die -- Handlung bei Gelegenheit einer Tätigkeit, mit welcher der Angestellte besonders beauftragt, oder zu welcher er allgemein durch seine Anstellung berufen ist, vorgenommen ist.
> Es ist nicht anzunehmen, daß, wenn der Angestellte außerhalb der Dienstzeit oder an einem Orte, an welchen er durch seinen Dienst nicht gerufen, welchen zu betreten ihm vielleicht sogar untersagt ist, frevelhaft handelt, die Handlung darum schon nicht unter die gesetzliche Bestimmung falle. Es genügt vielmehr, damit die Handlung unter das Gesetz falle, daß die Anstellung im Gewerbebetriebe und die infolge

---

[1]) s. Rundnagel in Ehrenb. Handb. 208 u. Angeführte.
[2]) RGE 7, 127.

davon eingetretenen Umstände der betreffenden Person tatsächlich die Veranlassung zur Vornahme der Handlung gegeben habe, oder daß die Handlung dadurch erleichtert, begünstigt worden ist. Nur wenn eine solche Beziehung gar nicht vorliegt, fällt die Handlung nicht unter die gesetzliche Bestimmung. Man wird hierdurch zu der Annahme, daß eine Beziehung zwischen der Anstellung und der - - - - Handlung vorhanden sei, wohl fast immer gelangen, wenn keine dawidersprechenden Umstände vorliegen. Darum läßt sich aber doch noch keine eigentliche Präsumtion nach dieser Richtung aufstellen. Es ist Sache des erkennenden Richters, nach Prüfung aller Umstände, sich darüber schlüssig zu machen, ob eine Beziehung der angegebenen Art anzunehmen sei."

Es dürfte jedoch zu weit gehen, wenn man eine Haftpflicht der Eisenbahn auch dann annehmen wollte, wenn der Erfüllungsgehilfe außerhalb seiner Dienstzeit nachts widerrechtlich in einen Güterschuppen einbricht und die Verpflichtung zur Haftung damit begründen wollte, daß es dem betreffenden Einbrecher nur auf Grund der Tatsache, daß er sich als Angestellter eine genaue Ortskenntnis aneignen konnte, hätte gelingen können, einzubrechen und damit einen Schaden zu verursachen. Sobald der Angestellte außer Dienst ist, gehört er nicht mehr in den Betriebskreis des Unternehmens und handelt deshalb auf eigene Verantwortung.

Die §§ 431 und 458 HGB legen dem Frachtführer bezw. der Eisenbahn auch die Haftung auf für das Verschulden „anderer Personen", deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedienen.

Um den Unterschied zwischen den „Leuten" und „den anderen Personen" festzustellen, sei wiederholt erwähnt, daß unter Leute des Frachtführers das ständig in dem Frachtführergewerbe beschäftigte Personal zu verstehen ist. Der Begriff „Frachtführergewerbe" ist hierbei wie der Begriff „Beförderungsbetrieb" im weitesten Umfang zu nehmen; es sind daher nicht nur diejenigen Angestellten inbegriffen, die unmittelbar mit der eigentlichen Beförderung betraut sind, sondern insbesondere auch das Büropersonal usw. Unter den anderen Personen sind nicht nur diejenigen Angestellten zu verstehen, die die gesamte Beförderung oder die Beförderung über eine Teilstrecke auszuführen haben, sondern auch diejenigen, die nur Einzelleistungen wie z. B. Verladen, Austragen der Ankunftsanzeige usw. zu verrichten haben.

Die strenge Unterscheidung nach dieser Richtung ist von Belang bei der Bestimmung des Umfanges der Haftung; denn während, wie oben ausgeführt, die Haftung des Fracht-

führers für seine Leute sich auch auf die Tätigkeit, die sich nicht unmittelbar bei Ausführung der ihm obliegenden Verrichtungen ergibt, erstreckt, haftet er für die nicht zu den Leuten gehörenden Hilfspersonen nur dann, wenn diese auf Grund eines besonderen Auftrags der Eisenbahn an der Ausführung beteiligt waren, also nur nach Maßgabe des § 278 BGB, wonach das Verschulden der betreffenden Hilfspersonen in adäquatem Zusammenhange mit einer Ausführungshandlung der Beförderung stehen muß. Der § 431 HGB ist somit weiter auszulegen als der § 278 BGB [1]).

Die Haftung der Eisenbahn selbst nach deutschem Eisenbahnrecht ist nach den Grundsätzen des prätorischen Edikts receptum cauponum nautarum stabulariorum aufgebaut. Nach diesem war die Haftung der Schiffer, Gast- und Stallwirte für die in Ausübung ihres Gewerbes bei sich aufgenommenen Sachen besonders streng geregelt. Sie hafteten nicht nur für Nachlässigkeit, sondern für jeden Verlust und jede Beschädigung, die durch eine persönliche Beaufsichtigung hätten vermieden werden können [2]).

Der Unternehmer haftete demnach vor allem unbedingt wegen Entwendung und Beschädigung, gleichgültig ob diese von seinen eigenen Angestellten oder durch andere Personen verursacht wurden, es sei denn, daß die Entwendung oder Beschädigung infolge des Auftretens besonders wuchtiger Ereignisse auch durch besondere Aufsichtsmaßnahmen nicht hätten vermieden werden können.

Diese Haftungsvorschriften wurden auch vom alten deutschen Handelsgesetzbuch für den Landfrachtführer übernommen; im Handelsgesetzbuch von 1897 gelten diese strengen Vorschriften jedoch nur noch für die Eisenbahn.

Die Erleichterung der Haftpflicht des gewöhnlichen Frachtführers glaubte man deshalb als billig betrachten zu müssen, weil das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 den Binnenschiffer bezügl. der Haftung ebenfalls besser gestellt hatte; er hatte nur für die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers einzustehen und konnte sich daher durch den Nachweis der Anwendung einer solchen Sorgfalt von der Schadensersatzpflicht befreien. Man hat deshalb mit Recht den gewöhnlichen Frachführer dem Binnenschiffer bei der Fassung des neuen Handelsgesetzbuches gleichgestellt.

Die Eisenbahn übernimmt nun die Beförderung des Gutes mit der Verpflichtung, dasselbe im unversehrten Zustande abzuliefern, soweit ihr dies mit den zu Gebote stehenden vernünftigen Mitteln möglich ist. Wird eine Schadensersatzfrage akut, so hat sie immerhin die Mög-

[1]) s. Staub § 431 Anm. 1.
[2]) s. Windscheid, Pandekten II S. 578 ff.

lichkeit zu beweisen, daß sie alle der Sachlage nach vernünftigerweise möglichen und gebotenen Mittel zur Abwendung der Gefahr angewendet habe.

Daß gerade die Eisenbahn bezügl. der Haftung vom Gesetz mit aller Strenge erfaßt wird, hat seinen Grund vor allem darin, daß ihre Tätigkeit auf Grund des umfangreichen Betriebes und der Größe des Betriebskreises vom Publikum nicht kontrolliert werden kann und daß es diesem deshalb so gut wie unmöglich ist, Zeit und Ort des Eintritts des Schadens oder gar den schuldigen Täter nachzuweisen; ferner, daß die Eisenbahn ein Beförderungsmonopol hat, so daß die Verkehrtreibenden auf die Benutzung der Eisenbahn angewiesen sind. Die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich deshalb nicht nur auf das Verschulden ihrer Leute wie für eigenes, sondern sie haftet auch für deren Versehen, ferner für die Funktionen ihrer Betriebsmittel, für Handlungen dritter Personen und für Einwirkungen von Naturereignissen. Sie kann sich nicht darauf berufen, daß sie bei der Auswahl ihrer Leute die erforderliche Sorgfalt angewendet habe, daß ihre Leute die nötigen körperlichen und geistigen Kräfte besessen, daß sie auch stets mit der erforderlichen Sorgfalt gearbeitet haben, sondern hat unbedingt für alle Handlungen ihrer Leute aufzukommen, nicht nur deren Versehen, sondern auch den diese treffenden casus mit zu vertreten; sie haftet selbst dann, wenn sich das unglückliche schadenverursachende Ereignis in der Person des Ausführungsgehilfen ereignet hat [1]).

Zusammenfassend, der Eisenbahnunternehmer haftet für die Handlungen seiner Leute wie für seine eigenen und vertritt Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt.

Der die Haftung der Eisenbahn aussprechende und grundlegende § 458 des HGB findet sich inmitten anderer Bestimmungen, die sich nur auf die Güterbeförderung und ausschließlich auf den Fall von Verlust und Beschädigung beziehen, woraus man den Schluß ziehen könnte, daß § 458 ebenfalls nur für Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern Geltung hätte, umsomehr, als dieser § in der Denkschrift I (S. 290) den Randvermerk trägt:

„Ersatzpflicht der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern."

Die Tatsache jedoch, daß die Bestimmung des § 458 wörtlich in die allgemeinen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommen wurde (§ 5 EVO), weist darauf hin, daß sie für das gesamte Gebiet der frachtrechtlichen Haftung [2]) und auch für das Gebiet der Personen-

---

[1]) s. Staub § 458 Anm. 1; Warneyer Rspr. 1916 Nr. 82; vergl. Pekrun S. 40.

[2]) so Rundnagel S. 20, dann Dür.—Hach. Anm. 2 zu § 458, Makower Bem. I u. Angef.

und Gepäckbeförderung [1]) zu gelten hat, jedoch auch nur für das Gebiet der Beförderungsverträge; eine darüber hinausgehende Haftung der Eisenbahn für unerlaubte Handlungen des Personals wird durch § 458 HGB und § 5 EVO nicht begründet [2]).

§ 6.

Die Begriffe des Zufalls und der höheren Gewalt.

Wenn sich die Haftung der Eisenbahn auch auf Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt erstreckt, so ist es in Anbetracht der Tatsache, daß gerade Zufall und höhere Gewalt im Eisenbahnbetriebe eine große Rolle spielen und infolgedessen immer wieder Anlaß zu Zweifeln und Meinungsverschiedenheiten geben, unerläßlich, diese beiden Begriffe klar zu legen.

Unter Zufall versteht man im allgemeinen Sprachgebrauch immer ein unerwartetes, unvorhergesehenes Ereignis, das ganz entgegen unseren auf die allgemeine Lebenserfahrung gestützten Berechnungen eintritt; er bildet den Gegensatz zu dem als notwendig Erkannten, zu dem Vorausgesehenen und Erwarteten und damit auch zum Verschulden. Ein Verschulden trifft einen Schuldner nicht nur, wenn er eine Handlung oder ein Ereignis vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt hat, sondern auch dann, wenn er in der Lage und verpflichtet war, das betreffende Ereignis zu verhindern und dies vorsätzlich oder fahrlässig unterlassen hat. Soll diese Unterlassung eine Verantwortlichkeit des Schuldners begründen, so muß zweierlei zusammentreffen:

1. Der Schuldner muß das Ereignis entweder wirklich vorhergesehen haben oder bei dem Grad von Aufmerksamkeit, zu dem ihn das Schuldverhältnis verpflichtet, haben voraussehen können.
2. Er muß in der Lage gewesen sein, mit solchen Mitteln, deren Gebrauch von ihm auf Grund des Schuldverhältnisses verlangt werden kann, das Ereignis oder seine schädigende Wirkung abzuwenden.

Liegen diese beiden Umstände vor und ist trotzdem ein Schaden entstanden, so ist er nicht mehr ein zufälliger, sondern vom Schuldner als Folge seines vorsätzlichen oder fahrlässigen Verhaltens zu vertreten.

Der § 456 HGB und § 82 EVO legen der Eisenbahn bei Beschädigung und Zerstörung von Frachtgut die Haftung auf für alle solchen zufälligen Ereignisse, die unter den Begriff des sogenannten niederen Zufalls zu rechnen sind, dagegen befreit er sie ausdrücklich von der Haftung, wenn sich das Ereignis als höhere Gewalt darstellt.

---

[1]) vergl. RGE in JW. 04, 358.
[2]) RGE in EEE 33, 217.

Unter höherer Gewalt ist schlechthin ein außergewöhnliches Ereignis zu verstehen, das von außen auf den Betrieb der Eisenbahn einwirkt, auch bei Anwendung aller der Bahn zuzumutenden Vorkehrungen nicht zu verhindern ist. Diese Voraussetzungen entsprechen der Begriffsbestimmung, die das Reichsgericht gegeben hat und an der bei Entscheidungen [1]) stets festgehalten wurde.

Das Ereignis muß demnach

a) ein außergewöhnliches sein, d. h. es darf nicht zu solchen gehören, die zwar unvermeidlich sind, aber mit gewisser Häufigkeit beim Betriebe einzutreten pflegen, sodaß es sich als Begleiterscheinung des regelmäßigen Betriebes darstellt und der Unternehmer von vorneherein auf sie gefaßt sein muß [2]).

b) von außerhalb des Eisenbahnbetriebes kommen, was bedeutet, daß es außer Zusammenhang mit dem Betriebe stehen muß und seinen Grund vor allem auch nicht in Betriebseinrichtungen haben darf; [3])

c) unabwendbar sein, auch bei Anwendung aller der Bahn zuzumutenden Vorkehrungen; hier genügt allerdings die relative Unvermeidbarkeit, d. h. die von der Eisenbahn zu treffenden Maßregeln müssen wirtschaftlich erträglich sein und dürfen den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens nicht ausschließen [4]).

Von der Rechtsprechung sind als höhere Gewalt nicht anerkannt worden: Funkenauswurf der Lokomotiven, Geisteskrankheit des Lokomotivführers [5]), Schienen- und Radbrüche [6]); wohl aber Wolkenbruch, Schneesturm, Plünderungen von Soldaten in Militärzügen und Entgleisung durch verbrecherische Handlungen Dritter [7]).

Streik der Eisenbahnbediensteten ist, wenn er auf Entschließungen des Eisenbahnpersonals selbst und allein beruht, nicht als höhere Gewalt anzusprechen, sondern als innere Betriebsangelegenheit der Eisenbahn.

Ist der Streik jedoch von außen aufgenötigt worden (Generalstreik), so liegt höhere Gewalt vor [8]).

---

[1]) s. RGE 112, 285; 109, 173; JW. 1920, 710.
[2]) RGE 54, 404; JW. 18, 176.
[3]) EEE 18, 204; JW. 22, 1320.
[4]) s. Blume—W. § 3 Anm. e); EEE 44, 221.
[5]) RGE 89, 346.
[6]) EEE 24, 48.
[7]) RGE 70, 98.
[8]) RGE 104, 150; JW. 22, 1320.

IV. Teil.

§ 7.

Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes.

Die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich gem. § 456 HGB zunächst nur auf den Schaden, der durch

„Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist- - - - -."

In § 82 EVO wurde diese Vorschrift des HGB wörtlich übernommen und die Haftung der Eisenbahn auch ausgedehnt auf entstandene Minderung des Gutes.

Das Gesetz gibt nirgends eine Definition des Begriffes „Verlust"; die Rechtsprechung nimmt jedoch übereinstimmend immer dann Verlust des Gutes an, wenn die Eisenbahn außerstande ist, das Gut an den Verfügungsberechtigten auszuliefern, gleichgültig aus welchen Gründen und ob das Gut überhaupt noch vorhanden ist oder nicht. Verlust liegt z. B. auch dann vor, wenn das Gut statt dem Verfügungsberechtigten einem Unberechtigten ausgeliefert wurde, sodaß die Eisenbahn dasselbe nicht wieder erhalten kann, oder wenn das Gut durch Diebstahl oder etwaigen Verkauf abhanden gekommen ist. Wesentliches Erfordernis ist es jedoch, daß sich die Eisenbahn vollkommen außerstande sieht, das Gut wieder an sich zu ziehen; jede auch noch so geringe Möglichkeit das Gut wieder heranzuschaffen schließt den Verlust aus.

Es ist auch zu unterscheiden zwischen gänzlichem und und teilweisem Verlust, letzterer auch Minderung genannt, je nachdem das Gut ganz oder zum Teile zu Verlust gegangen ist.

Der Begriff der Minderung ist jedoch bestritten. Staub (§ 423 Anm. 4) setzt Minderung gleich teilweisem Verlust inbezug auf Quantität, Verringerung des Stückes an Menge (Maß, Stückzahl oder Gewicht) ohne Veränderung oder Verschlechterung der Beschaffenheit der Ware.

Eine andere Ansicht will darunter eine Verminderung des Gutes, jedoch ohne daß der fehlende Teil an einem andern Orte greifbar ist, verstehen [1]).

Das Internationale Übereinkommen. (JÜP Art. 30 § 1) spricht an Stelle des Ausdrucks „Minderung" überall von „teilweisem Verlust."

Unter Beschädigung eines Gutes ist jede äußere oder innere Veränderung zu verstehen, die eine Wertminderung zur Folge hat. Beispiele: Zerbrechen, Naßwerden, Beschmutzen und Annahme von Gerüchen.

---

[1]) s. Dür.—Hach. § 414 u. Blume—W. § 82 Anm. 4.

Die der Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung und Beschädigung der Beförderungsgüter zugrundeliegende Vorschrift in der Eisenbahnverkehrsordnung (§ 82) lautet:

> „Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnlichen Rinnverlust (gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt verursacht ist."

Diese Vorschrift besagt, daß die Eisenbahn für den Schaden ersatzpflichtig ist, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung entstanden ist, jedoch nur dann, wenn der Zeitpunkt der Entstehung des Schadens in die Zeit zwischen der Annahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung desselben an den Empfänger liegt. Sie haftet entgegen den Grundsätzen des allgemeinen Rechts ohne Rücksicht darauf, ob sie ein Verschulden trifft oder nicht; sie haftet selbst für durch Zufall entstandene Schäden bis zur höheren Gewalt; diese fällt unter die gesetzlichen Haftausschließungsgründe. (Diese sind unter § 10 nachstehend zusammenfassend behandelt.)

Dieser strengen Haftungsverpflichtung der Eisenbahn, dem Einstehen für den niederen Zufall, steht jedoch bezüglich dem Umfang der Ersatzverbindlichkeit eine Erleichterung gegenüber: während sonst regelmäßig der Vertragsschuldner für den dem Gegner entstandenen Schaden in vollem Umfange Ersatz leisten muß, beschränkt sich die Ersatzpflicht der Eisenbahn gem. § 457 Abs. 1 und 2 HGB regelmäßig nur auf den Wert des Gutes zuzüglich der Beförderungskosten; abgesehen von dem Fall, daß der Absender das Interesse an der Lieferung angegeben hat, haftet die Eisenbahn für einen darüber hinausgehenden Schaden nur dann, wenn ihr Vorsatz oder Fahrlässigkeit zur Last fällt [1]).

Das Gesetz hat als Voraussetzung für die Haftung der Eisenbahn bestimmt, daß der Schaden „in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung" entstanden ist.

Die Annahme zur Beförderung ist dann vollzogen, wenn der Transportvertrag abgeschlossen ist. Dies ist bei Beförderung von Gütern der Fall, wenn die Eisenbahn das

---

[1]) s. Rundnagel S. 5 u. Scheu S. 5.

Gut mit dem Frachtbrief oder der Expreßgutkarte übernommen hat, bei Gepäck, wenn dem Reisenden der Gepäckschein ausgehändigt ist. Bei Fahrrädern, die mit Fahrradkarte aufgegeben werden, ist der Transportvertrag erst abgeschlossen mit der Übergabe des Rades am Packwagen, nicht schon mit der Lösung der Fahrkarte.

Ist der Vertrag abgeschlossen, so beginnt die Haftung der Eisenbahn und dauert bis zu dem Augenblicke der Ablieferung.

Der Zeitpunkt der Ablieferung ist dann gegeben, wenn der Frachtführer den ihm zum Zwecke der Beförderung übertragenen Gewahrsam nach Beendigung der Beförderung mit Zustimmung des Empfängers wieder aufgibt; [1]) sie ist demnach ein zweiseitiger Akt und erfordert stets die Mitwirkung des Empfängers, die in der Annahme des Gutes durch diesen besteht. Demnach ist die Ablieferung des Gutes mit der Ankunft desselben an der Bestimmungsstation noch nicht erfolgt [2]), ebensowenig, wenn die Eisenbahn den Empfänger von der Ankunft des Frachtgutes benachrichtigt, ihn zur Abholung desselben auffordert oder den Frachtbrief ausgeliefert hat. Dagegen ist sehr wohl in der Übergabe des Gutes durch die Eisenbahn an den von ihr bestellten Rollfuhrunternehmer die Ablieferung zu erblicken, falls sie nicht verpflichtet ist, die Abrollung selbst zu bewirken und zur selbständigen Auswahl des Rollfuhrunternehmers ermächtigt erscheint [3]).

Besonderer Erwähnung bedarf noch die Ablieferung an Inhaber von Privatanschlußbahnen: in der Praxis ist es in diesem Fall meist so, daß aus betrieblichen Gründen die Güterwagen auf das Anschlußgleis beigestellt werden, bevor der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder in anderer Weise sein Einverständnis mit dieser Überführung ausgedrückt hat; diese Beistellung des Gutes für sich allein genügt jedoch nicht zur Ablieferung, da es an der Einwilligung des Empfängers in die Aufgabe des Gewahrsames durch die Eisenbahn fehlt, es sei denn, daß besondere Vereinbarungen getroffen sind. Regelmäßig müßte zuerst dem Empfänger der Frachtbrief ausgehändigt und erst dann der Wagen auf die sogenannte Übergabestelle gesetzt werden. Hier wird durch die Annahme des Frachtbriefes das Einverständnis damit erklärt, daß die Eisenbahn durch die demnächstige Abstellung des Gutes auf das Anschlußgleis den Gewahrsam aufgibt, womit die Ablieferung erfolgt ist.

Die körperliche Inbesitznahme des Gutes durch den Empfänger schließt sich in der Regel an die Aufgabe des

---

[1]) Staub § 429 Anm. 8 u. angef. RGE.
[2]) RGE 13, 168.
[3]) ROHG 14, 295.

Gewahrsams durch die Eisenbahn an. Sie ist zum Begriff der Ablieferung keineswegs erforderlich, es genügt vielmehr das ausdrückliche oder stillschweigende Einverständnis des Empfängers mit der Aufgabe des Gewahrsams durch die Eisenbahn, und daß der Empfänger in der Lage ist, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben (§ 854 Abs. 2 BGB).

Der Zeitpunkt der Ablieferung ist deshalb wesentlich, weil damit die strenge Haftung der Eisenbahn als Frachtführer ein Ende nimmt; es wird deshalb nur die Aufgabe des zum Zwecke der vom Absender aufgetragenen Beförderung erlangten Gewahrsams gefordert, nicht die Aufgabe des Gewahrsams schlechthin. Schließt die Eisenbahn mit dem Empfänger einen neuen Vertrag, z. B. einen Verwahrungsvertrag, so würde zunächst eine Ablieferung nach § 854 Abs. 2 BGB vorliegen, gleichzeitig aber der Empfänger der Eisenbahn den unmittelbaren Besitz einräumen, jedoch nicht mehr zum Zwecke der vom Absender aufgetragenen Beförderung; alsdann haftet die Eisenbahn nur auf Grund des Verwahrungsvertrags für den Fall, daß dieser unentgeltlich abgeschlossen wurde, nur für die Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten (§ 690 BGB).

Ähnlich verhält es sich, wenn die Eisenbahn bei Vorliegen eines Ablieferungshindernisses das Gut selbst auf Lager nimmt: in diesem Falle endigt zwar noch nicht der Frachtvertrag, der Umfang der Haftung jedoch ändert sich insoferne, als hier die Eisenbahn ebenfalls nicht mehr als Frachtführer haftet, sondern nur mehr für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen hat (§ 82 (4) EVO).

§ 8.

Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck.

Die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck hat im Handelsgesetzbuch eine Sonderregelung erfahren im § 465 welcher lautet:

> „Für den Verlust von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, haftet die Eisenbahn nur, wenn das Gepäck binnen 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben ist, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird."

Unter Reisegepäck sind nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts zu verstehen die von einem Reisenden in Verbindung mit einem Fahrausweis zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände, die — mit Ausnahme der in EVO § 28 (2) aufgeführten Gegenstände — ordnungsmäßig zur Reise hergerichtet, insbesondere sicher und dauerhaft verpackt sind, und denen auch nach der Verkehrsanschauung

die Eigenschaft als Reisegepäck zukommt [1]). In der Regel werden dies Gegenstände sein, die der Reisende zu seinem oder zu seiner Mitreisenden Bedürfnisse mitführt, wie Koffer, Taschen, Körbe, Rucksäcke u. dergl., wie sie in § 28 EVO besonders aufgeführt sind.

Der § 465 HGB teilt das Reisegepäck ein in

1. solches, das zum Transport aufgegeben ist (sog. Passagiergut) und
2. solches, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist (sog. Handgepäck, das der Reisende mit sich führt), sowie in Gegenstände, die in beförderten Fahrzeugen belassen sind.

ad 1. Bezüglich des hier erwähnten Reisegepäcks muß ein an sich selbständiger Frachtvertrag zwischen Reisenden und Eisenbahn abgeschlossen werden, aber meist in Verbindung mit einem Personenbeförderungsvertrag. Der Reisende erhält gem. § 30 (4) EVO einen Gepäckschein ausgehändigt, der ihm bei der Rückforderung des Gepäcks als Legitimation dient. Dieses Reisegepäck muß nach der Sonderbestimmung des § 465 HGB binnen 8 Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben wurde, auf der Bestimmungsstation abgefordert werden. Ist die Eisenbahn außerstande, das angeforderte Reisegepäck herauszugeben, so ist es als verloren zu betrachten.

Im Falle der Entschädigungspflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck kann die Eisenbahn die zu leistende Entschädigung bei besonderen Betriebsverhältnissen mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken (§ 35 Ziff. 3 EVO).

Aus der Fassung des § 465 Abs. 1 HGB folgt, daß der Ersatzberechtigte zu beweisen hat, daß die Abforderung des Gepäcks erfolgt ist. Demnach entfällt die Haftung der Eisenbahn, wenn er diesen Beweis nicht erbringen kann, oder die Eisenbahn beweist, daß die rechtzeitige Abforderung nicht erfolgt ist. Es ist jedoch besonders zu betonen, daß die Vorschrift des § 465 Abs. 1 HGB nur für Verlust des Reisegepäcks Geltung hat.

ad 2. Das hier genannte Gepäck ist wiederum geschieden in das nicht aufgegebene Reisegepäck und in Gegenstände, welche in beförderten Fahrzeugen belassen werden.

Für das nicht aufgegebene Reisegepäck wird kein besonderer Frachtvertrag abgeschlossen, der Reisende bezahlt keine besondere Vergütung für die Beförderung desselben und bekommt demzufolge auch keinen Gepäckschein. Der Reisende nimmt es als sog. Handgepäck mit in den Wagen und übernimmt damit auch selbst die Aufsicht (§ 26 Abs. 5 EVO); eine Haftung der Eisenbahn kommt, was ein eventuelles Abhandenkommen anlangt, nur bei Verschulden in

[1]) s. Blume-W. § 28 Anm. 1.

Frage. Geht das Handgepäck jedoch durch Ereignisse, die in den Betriebsgefahren der Eisenbahn ihren Grund haben, zu Verlust oder wird es beschädigt, so haftet sie natürlich ohne Verschulden nach den allgemeinen Grundsätzen der Gefährdungshaftung.

Die Beförderung des nicht aufgegebenen Reisegepäcks ist als „akzessorische Nebenverbindlichkeit des Personenbeförderungsvertrags" zu betrachten [1]).

Bei den Gegenständen, die „in beförderten Fahrzeugen belassen sind", handelt es sich um einen einheitlichen Frachtvertrag, der sich sowohl auf das zur Beförderung zugelassene Fahrzeug als auch auf die in ihm belassenen Gegenstände bezieht. Hinsichtlich des Fahrzeugs haftet die Eisenbahn gem. § 465 Abs. 1 HGB, hinsichtlich der darin belassenen Gegenstände gem. Abs. 3 desselben §.

§ 9.

Haftung für Lieferfristüberschreitung.

Zur vertragsgemäßen Beförderung von Gütern gehört auch, daß diesselben rechtzeitig an Ort und Stelle befördert werden. Den Hauptfall der Verzögerung der Vertragserfüllung bildet die Überschreitung der Lieferfrist.

Gem. § 466 HGB haftet die Eisenbahn auch

> „für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entsteht, es sei denn, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte."

In der EVO ist diese Vorschrift in § 82 Ziff. 3 enthalten und lautet:

> „Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, es sei denn, daß die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie nicht abzuhelfen vermochte."

Unter Lieferfrist ist diejenige Frist zu verstehen, innerhalb deren gewisse — nicht notwendig alle — Handlungen zur Erfüllung der Beförderungspflicht der Bahn vorgenommen werden müssen, widrigenfalls diese schadensersatzpflichtig wird soferne ihr nicht bestimmte Haftausschließungsgründe zur Seite stehen [2]). Begrifflich erfordert deshalb die Lieferfristüberschreitung, daß sich die Dauer der Beförderung des Gutes bis über die Lieferfrist hinaus erstreckt hat; ist das Gut schon vor Ablauf der Lieferfrist zu Verlust gegangen, und kann es deshalb nicht ausgeliefert werden, so treten die Vorschriften über die Haftung

[1]) RGE i. Strafs. Bd. 35, 225.
[2]) so Rundnagel S. 33.

für Verlust in Kraft, trotzdem i. S. des Sprachgebrauchs die Lieferfrist auch in diesem Falle nicht eingehalten wurde. Eine Überschreitung der Lieferfrist kann im Sinne des Frachtrechts in diesem Falle nicht angenommen werden; der Schadenersatzberechtigte kann jedoch seine Ansprüche nicht nur auf § 456 HGB (§ 82 Ziff. 1 EVO) stützen, sondern gleichzeitig auch auf § 466 HGB (§ 82 Ziff. 3 EVO), wenn durch den Verlust des Gutes eine Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist.

Ist nun der Verlust erst eingetreten nach erfolgter Überschreitung der Lieferfrist, so haftet die Eisenbahn lediglich wegen der Lieferfristüberschreitung, da diese mit dem später eintretenden Schaden ursächlich zusammenhängt.

Dies gilt anolog für den Fall der Minderung und Beschädigung eines Gutes.

Aus dem Begriffe der Lieferfrist ergibt sich endlich, daß ein Ersatzanspruch noch nicht begründet ist mit der bloßen Verlängerung der Transportdauer, sondern daß die Beförderungsverzögerung so groß sein muß, daß die Ablieferung erst nach Ablauf der Lieferfrist erfolgen kann. Allerdings hat die Beförderung ohne Rücksicht auf die Länge der Lieferfrist so schnell zu erfolgen, wie dies nach der Art der Aufgabe des Gutes und den für die gewählte Beförderungsart getroffenen Verkehrseinrichtungen tunlich ist [1]).

Der Lauf der Lieferfrist ist in § 74 Ziff. 1 EVO für Güter genau festgelegt. Es ist zu unterscheiden zwischen der Abfertigungsfrist und der eigentlichen Beförderungsfrist, welche jedoch zusammen ein einheitliches Ganzes bilden, weshalb es auch gleichgültig ist, ob z. B. nur die Abfertigungsfrist als solche überschritten wurde, wenn nur die Gesamtfrist als ordentliche Lieferfrist eingehalten wurde.

Die Abfertigungsfrist wird ohne Rücksicht auf die Zahl der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nur einmal, die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen Versand- und Bestimmungsbahnhof berechnet.

Die EVO sieht für die Eisenbahn das Recht vor mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers für einzelne Fälle Zuschlagsfristen festzusetzen. Diese Fälle sind in § 74 Ziff. 3 EVO aufgezählt.

Die Lieferfrist für die im Laufe des Vormittags aufgelieferten Güter beginnt um 12 Uhr mittags, für die nachmittags aufgelieferten Güter um Mitternacht (§ 74 Ziff. 5 EVO).

Ist dagegen der auf die Auflieferung des Gutes folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag, so beginnt bei nachmittags aufgeliefertem Frachtgut die Lieferfrist einen Tag später (§ 74 Ziff. 8 EVO).

---

[1]) so Rundnagel S. 35 u. Angeführte.

Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Feiertag, so läuft bei Frachtgut die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktags ab (§ 74 Ziff. 9 EVO).

Die Regelung der Lieferfrist für Reisegepäck findet sich in § 33 Ziff. 2 EVO, für Expreßgut in § 42 (1) EVO, für Sendungen lebender Tiere in § 51 EVO.

Die Haftung der Eisenbahn für Lieferfrist ist ausgeschlossen, wenn die Fristüberschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie nicht abzuhelfen vermochte. Den Beweis dafür, daß solche Umstände vorliegen, hat die Eisenbahn zu führen. Dagegen obliegt die Beweislast dafür, daß ein Schaden nicht entstanden wäre, wenn die Lieferfrist gewahrt worden wäre, dem Ersatzberechtigten, der Schadensersatzansprüche stellt.

Als Schäden, die häufig durch Lieferfristüberschreitung entstehen, seien angeführt: Vertragsstrafen, die der Empfänger seinem Abnehmer bei nicht rechtzeitiger Lieferung zu zahlen hat; entgangener Gewinn infolge der Unmöglichkeit, das Gut auf Märkten oder Messen abzusetzen; Wertverluste durch Sinken des Markt- oder Börsenpreises.

V. Teil.

Haftausschließungsgründe.

§ 10.

Allgemeines.

1. Eine Erleichterung hat das Gesetz der Eisenbahn jedoch zugute kommen lassen: sie kann die Haftung bei Vorliegen bestimmter gesetzlicher Haftausschließungsgründe, die in einer Reihe von Sondervorschriften in § 456 HGB (§ 82 EVO) und § 459 HGB (§ 83 EVO) aufgezählt sind, ablehnen.

An Haftausschließungsgründen sind in § 456 HGB (gleichlautend § 82 EVO) aufgeführt:

a) ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten
b) das Vorliegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel der Verpackung
c) wenn ein Schaden durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist
d) höhere Gewalt.

Diesen schließen sich die Haftausschließungsgründe des § 459 HGB (bezw. § 83 EVO) an; es haftet die Eisenbahn nicht für Schäden, welche entstehen:

e) aus der Beförderung in offen gebauten Wagen
f) aus dem Fehlen oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung
g) aus der vom Absender oder Empfänger vorgenommenen Auf- und Abladung
h) aus der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes
i) daraus, daß Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, vom Absender unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgegeben werden (dieser Haftbefreiungsgrund ist in § 467 HGB und in der EVO § 83 Abs. 1 e) aufgeführt).
k) aus der Beförderung lebender Tiere
l) aus der Beförderung von Tieren oder Gütern, die einer Begleitung bedürfen.

Der wesentliche Unterschied zwischen diesen beiden Gruppen der Haftbefreiungsgründe ist in folgendem zu sehen:

In den Schadensfällen der zweiten Gruppe (e - l) ist der Eisenbahn die Beweisführung insoferne erleichtert worden, als der Abs. 2 des § 459 HGB (Abs. 2 des § 83 EVO)

eine Rechtsvermutung dafür aufstellt, daß der zu ersetzende Schaden als aus der von der Eisenbahn behaupteten Transportgefahr tatsächlich entstanden gilt, wenn der Schaden den Umständen nach daraus entstehen konnte. Die Eisenbahn hat demnach nur zu beweisen, daß in concreto die Möglichkeit (nicht auch die Wahrscheinlichkeit) bestand, daß der Schaden aus der behaupteten Gefahr entstanden sein kann um haftfrei zu werden. Diese Beweiserleichterung brachte es mit sich, daß die zur Gruppe e—l gehörenden Haftausschließungsgründe allgemein als „bevorrechtigte" bezeichnet werden im Gegensatz zu denen der ersten Gruppe (a—d), den „nichtbevorrechtigten"; denn diesen kommt die erwähnte Rechtsvermutung der Gruppe e—l nicht zugute.

Der Verfrachter hat jedoch in allen Fällen die Möglichkeit, den Gegenbeweis dafür anzutreten, daß der Schaden aus einer anderen Ursache entstanden ist. Gelingt ihm dies, so kann sich die Eisenbahn nicht auf den Haftausschließungsgrund berufen.

Diese bevorzugte Regelung der Beweisführung in § 459 Abs. 2 HGB hat seinen Grund darin, daß es bei der Eigenart des Eisenbahnbetriebes nur selten möglich wäre, die wirkliche Entstehungsursache eines Schadens einwandfrei festzustellen. Die Eisenbahn würde nur in den seltensten Fällen das Vorliegen eines Haftausschließungsgrundes des § 459 HGB beweisen können und damit zu Unrecht verurteilt werden. Außerdem spricht eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, daß die mit der mangelhaften Verpackung usw. verbundenen erhöhten Gefahren auch tatsächlich den Schaden verursacht haben.

2. Bei vergleichender Gegenüberstellung der beiden Gruppen muß auch auffallen, daß in der ersten Gruppe unter c) anscheinend ganz derselbe Haftbefreiungsgrund aufgeführt ist wie in der zweiten unter h): die natürliche Beschaffenheit des Gutes. Der Zweck des Gesetzes wäre nun aber verfehlt, wenn man willkürlich die in der natürlichen Beschaffenheit des Gutes liegende Gefahr einmal als nichtbevorrechtigten, das anderemal als bevorrechtigten Haftausschließungsgrund anziehen wollte. Eine Erklärung für diesen scheinbaren Zwiespalt des Gesetzes gibt Senckpiehl, wenn er auf Seite 81 ausführt:

„Im § 84 EVO [in der neuen EVO im § 82, (derVerf.)], in welchem die nichtbevorrechtigten Haftbefreiungsgründe aufgezählt sind, handelt es sich um allgemeine Gefahren die nicht notwendig mit dem Transport zusammenhängen. Es beruht auf allgemeinen Grundsätzen, daß der Frachtberechtigte für einen Schaden selbst aufkommen muß, den er durch sein eigenes Verschulden verursacht hat; ebenso, daß der Frachtberechtigte die Folgen seiner schädigenden Anordnungen tragen muß, falls der Vertragsgegner diese

Anordnungen nicht verschuldet hat. Desgleichen muß der Verfügungsberechtigte den Schaden selbst tragen, wenn das Gut infolge seiner Verpackung oder seiner natürlichen Beschaffenheit oder infolge höherer Gewalt Schaden leidet. Diese Ausnahmen würden, wenn sie das Gesetz nicht ausdrücklich hervorgehoben hätte, notwendigerweise aus der Natur der Sache heraus gemacht werden müssen. Anders steht es mit den im § 86 EVO (in der neuen EVO im § 83, der Verf.), aufgezählten, bevorrechtigten Haftbefreiungsgründen. Hier sind einzelne ganz bestimmte Gefahren genannt, welche mit dem Eisenbahntransport eng zusammenhängen. Während es sich im § 84 EVO (§ 82) um allgemeine Gefahren handelt, die das Gut überall treffen können und die der Verfügungsberechtigte nicht nur bei einem Frachtvertrag, sondern bei jedem anderen Vertrage auf sich nehmen muß, sind es hier besondere Gefahren des Eisenbahntransports, die dem Gute gerade nur deswegen, weil es auf der Eisenbahn befördert wird, zustoßen können (Vgl. Reindl in ZVE 1902, 825).

Für diese Ansicht spricht, daß im § 84 EVO (§ 82) die gewöhnliche Leckage genannt ist, d. i. das regelmäßige Dringen gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne Außenbeschädigung der letzeren; sie kann auch ohne Transport, z. B. beim Lagern, vorkommen. Im § 86 EVO (§ 83) ist die außergewöhnliche Leckage als Beispiel aufgeführt: d. i. das durch äußere oder gewaltsame Beschädigung der Fastage bewirkte Auslaufen. Das kann unter normalen Umständen bei sorgfältiger Lagerung nicht vorkommen, wohl aber bei einem normalen, immer mit gewissen Erschütterungen verbundenen Transporte [1]).

3. Der dritte Absatz des § 459 HGB (§ 83 EVO) bestimmt nun aber folgendes:

> „Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieser Vorschriften nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist."

Diese Vorschrift spricht nicht nur die nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen selbstverständliche Regel aus, daß sich die Eisenbahn auf die Haftbefreiungsgründe des § 459 HGB nicht berufen könne, wenn die kausale Schadensursache in einem Umstande zu suchen sei, den nur sie allein zu vertreten hat, sondern erstreckt sich auch auf die befreiende Rechtsvermutung, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr entstanden ist, wenn er daraus entstehen konnte. Hat die Eisenbahn eine der im § 459 HGB aufgeführten Gefahren schuldhaft erhöht, so wird sie sich

[1]) RGE 56, 401; vergl. auch die Entscheidung des Reichsgerichts vom 10. Oktober 1906 in EEE 23, 283 und dort Zitierte.

nicht mehr auf einen durch diese Gefahr begründeten Haftausschließungsgrund berufen können.

Das Vorliegen eines Verschuldens, sowie den ursächlichen Zusammenhang zwischen Verschulden und Schaden hat der Geschädigte zu beweisen [1]). Als Verschulden der Eisenbahn ist angesehen worden: Einstellen eines Wagens mit feuergefährlicher Ladung hinter die Lokomotive ohne zwingenden Grund; Stellen eines ungenügend gereinigten Wagens [2]); Verhinderung der Luftzufuhr für in Lattenkäfigen transportierte Schweine [3]); Rangierstöße deuten nicht ohne weiteres auf ein Verschulden der Eisenbahn und ihrer Leute hin; je nach den Umständen können sie sich als Begleiterscheinungen des regelrecht verlaufenden Betriebes darstellen und entstandene Schäden deshalb auf die Bruchnatur des beschädigten Gutes zurückgeführt werden. Die Beweislast dafür, daß ein Rangierstoß als ein regelwidriges Ereignis anzusehen ist, trifft den Kläger.

Die Haftausschließungsgründe im einzelnen.

§ 11.

Die nichtbevorrechtigten Haftausschließungsgründe (§ 456 HGB, § 82 EVO).

a) Verschulden und eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten.

Die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, der durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten entstanden ist. Die Befreiung von der Haftung in diesen beiden Fällen ist an sich eine Selbstverständlichkeit: Der schuldhaft Handelnde hat für sein Verschulden selbst einzustehen. Trifft ein Verschulden des Verfügungsberechtigten mit einem Verschulden der Eisenbahn zusammen, so gelten die allgemeinen Grundsätze der culpa concurrens, und diese nicht nur bei Vorliegen tatsächlichen Verschuldens der Eisenbahn, sondern sie haben schon zu gelten auf Grund ihrer gesetzlichen Schadensersatzpflicht. Die Anwendung des § 254 BGB „setzt kein Verschulden des zum Ersatz Verpflichteten voraus. Es macht keinen Unterschied, ob eine gesetzliche Schadensersatzpflicht oder ein Vertragsverhältnis oder eine deliktische Schadensersatzverpflichtung in Frage steht“ (s. Staudinger § 254 BGB Anm. 2 a). Gegebenenfalls ist also die Eisenbahn für den entstandenen Schaden mithaftbar; die Verpflichtung zum Schadenersatz

[1]) EEE 18, 159.
[2]) EEE 25, 261; [3]) s. Blume—W. S. 319 Anm. 37.

und der Umfang des zu leistenden Ersatzes richten sich darnach, inwieweit der Schaden vorwiegend von der Eisenbahn oder dem Verfügungsberechtigten verursacht worden ist (§ 254 BGB).

Unter „Anweisung des Verfügungsberechtigten" ist jede Anordnung zu verstehen, die auf die Ausführung des Beförderungsgeschäftes von Einfluß ist; sie umfaßt daher auch den ganzen, vom Absender einzutragenden Inhalt des Frachtbriefes (Adreßangabe, Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofes usw.) ebenso auch die Weisungen auf dem Gut [1]).

Die Eisenbahn trifft die Beweislast dafür, daß ein Verschulden des Verfügungsberechtigten vorliegt und daß gerade durch dieses Verschulden ein Schaden entstanden ist.

b) Äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung.

Die dritte Einrede der Eisenbahn gem. § 456 HGB besteht darin, daß der Schaden dadurch entstanden sei, daß die Verpackung äußerlich nicht erkennbare Mängel gehabt habe.

Eine Ware gilt dann als unverpackt, wenn sie ohne jegliche Umhüllung der Eisenbahn übergeben wird, so, wenn Kartoffeln oder Getreide in den Wagen geschaufelt, oder Flüssigkeiten, z. B. Petroleum, in den Bassinwagen gegossen werden.

Güter, die als verpackt gelten sollen, müssen vom Absender so verpackt werden, als es mit Rücksicht auf die Dauer der Reise, auf die Beschaffenheit des Gutes, Jahreszeit und andere Umstände erforderlich erscheint, sie gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung zu schützen.

Unter den äußerlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung sind solche Mängel zu verstehen, die bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht erkannt werden können, im Gegensatz zu den offensichtlichen Verpackungsfehlern, die dem annehmenden Beamten der Eisenbahn bei der notwendigen Aufmerksamkeit nicht entgehen dürfen.

Der Frachtführer hat bei der Annahme des Gutes sein Augenmerk nur auf die äußere Verpackung zu richten, wobei für ihn zur Feststellung von Verpackungsmängeln die Erkennbarkeit für das Auge oder andere Sinne z. B. Geruch, Gehör, Gefühl genügt. Er braucht weder das Gut zu schütteln noch zu kanten, geschweige denn die Verpackung zu öffnen, um versteckte Mängel zu erkennen. Wird bei der Prüfung des Gutes ein Mangel der Verpackung erkannt, so muß die Eisenbahn dasselbe zurückweisen, andernfalls sie für Verlust oder Beschädigung des-

[1]) s. Blume—W. § 82 Anm. 12; Senckpiehl S. 306.

selben haftet. Vor dieser Haftung kann sie sich nur bewahren, wenn sie gem. § 62 Abs. 2 EVO die Annahme des Gutes überhaupt verweigert oder wenn sie von dem Absender auf dem Frachtbrief den bestehenden Mangel der Verpackung anerkennen läßt.

Ist nun ein Gut infolge eines Mangels der inneren Verpackung zu Schaden gekommen, so wird dies regelmäßig auf ein Verschulden des Absenders zurückzuführen sein. Damit würde sich die Eisenbahn auch auf den Haftbefreiungsgrund eines Verschuldens des Verfügungsberechtigten berufen können.

Dafür, daß der Schaden aus dem äußerlich nicht erkennbaren Mangel der Verpackung entstanden ist, ist die Eisenbahn beweispflichtig.

c) Natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Die natürliche Beschaffenheit des Gutes ist als Haftbefreiungsgrund im Handelsgesetzbuch und in der Eisenbahnverkehrsordnung aufgeführt sowohl unter den nichtbevorrechtigten als auch den bevorrechtigten Haftausschliessungsgründen:

1. als nichtbevorrechtigt im § 456 Abs. 1 HGB (EVO § 82 Abs. 1 mit folgendem Wortlaut:
   „Die Eisenbahn haftet für den Schaden, - - - es sei denn, daß der Schaden durch - - - die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist,“
2. als bevorrechtigt im § 459 Abs. 1 Ziff. 4 (EVO § 83 Abs. 1 d)) mit folgendem Wortlaut:
   „Die Eisenbahn haftet nicht - - - in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht.“

Der § 459 führt mit der Aufführung der natürlichen Beschaffenheit des Gutes als bevorrechtigten Haftbefreiungsgrund nicht etwa eine erweiterte Haftbefreiung ein für Fälle, in denen sie aus § 456 durch den Einwand, daß der Schaden aus der natürlichen Beschaffenheit entstanden sei, nicht erzielt werden könnte, sondern hebt nur gewisse Fälle, in denen an sich auch der Einwand auf § 456 gestützt werden könnte, aus diesem heraus und schafft für sie, wie oben erwähnt, durch die Rechtsvermutung des zweiten Absatzes des § 459 eine Beweiserleichterung, nämlich dann, wenn es sich um Güter handelt, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen (Titel zu § 83 EVO!) Gefahr ausgesetzt

sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost usw., zu erleiden [1]).

Die natürliche Beschaffenheit als bevorrechtigter Haftausschließungsgrund des § 459 kommt demnach nur bei besonders empfindlichen, leicht verletzbaren Gütern in Frage, alle übrigen aber, die nur möglicherweise zu Schaden kommen könnten, haben auszuscheiden.

Zu den einer besonderen Gefahr im Sinne des § 459 Abs. 1 Ziff. 4 ausgesetzten Gütern werden gerechnet: Eier, Glasballons und Glasflaschen, Glastafeln, Tafelglas, Eisengußwaren, Bleche, Fette, Südfrüchte, Öl, Sprit usw. (s. angef. Reichsgerichtsentscheidungen bei Rundnagel S. 91 ff.).

Es besteht zwischen den beiden angeführten Gesetzesstellen insoferne ein weiterer Unterschied, als § 456 von „gewöhnlicher" Leckage und § 459 von „außergewöhnlicher" Leckage spricht. Dieser Unterschied der Ausdrucksweise erklärt sich daraus, daß sich die Eisenbahn, wenngleich sie auch mit § 456 auskommen würde, stets des mit Beweisvorrechten ausgestatteten § 459 bedienen wird, wenn die Schadensursache auf die besondere Empfindlichkeit oder leichte Verletzlichkeit zurückzuführen und damit erfahrungsgemäß der besonderen Gefahr ausgesetzt ist, außergewöhnliche Leckage zu erleiden.

Hierüber äußert sich das Reichsgericht zutreffend folgendermaßen [2]):

> „Der Begriff der Leckage und die mehrfach gebrauchte Unterscheidung zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Leckage ist im HGB nicht definiert, aber aus der Vergleichung der einschlägigen Bestimmungen unschwer zu entnehmen. Man wird unter gewöhnlicher Leckage das regelmäßige Dringen gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung der letzteren verstehen. Im Gegensatz hierzu fällt unter die außergewöhnliche Leckage das durch äußere oder gewaltsame Beschädigung der Fastage herbeigeführte Auslaufen. Doch ist damit der Begriff der außergewöhnlichen Leckage nicht erschöpft, vielmehr müssen hierunter auch diejenigen Fälle gerechnet werden, in welchen infolge der eigentümlichen Beschaffenheit des Gutes ein das gewöhnliche Maß übersteigendes Aussickern stattgefunden hat."

An Beispielen für Schäden, die aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes sich ergeben, sind:

---

[1]) s. Rundnagel S. 89.
[2]) RGE 56, 401.

α) Innerer Verderb, d. i. durch Stoffzersetzung entstehender Schaden, wie Verfaulen, Verschimmeln, Erfrieren, Gerinnen, Sauerwerden.

β) Schwinden, d. i. natürlicher Substanzverlust durch Witterungsverhältnisse (Eintrocknen, Einrosten, Verdunsten) oder durch notwendige Transporthandlungen (Ausstreuen, Verschütten, Auslaufen) hervorgerufen.

γ) Gewöhnliche und außergewöhnliche Leckage. Hinsichtlich dieser Begriffe beziehe ich mich auf meine obigen Ausführungen.

Da die Eisenbahn nicht in der Lage ist, derartige von innen herauskommende Schäden ebenso wie höhere Gewalt zu verhindern, hat ihr das Gesetz die Haftungsverpflichtung abgenommen. Selbstverständlich muß die Eisenbahn, um Schäden zu verhindern, alles tun, was nach allgemeiner Verkehrsanschauung und nach den ihr zu Gebote stehenden Mitteln von ihr erwartet werden kann.

Dafür, daß der Schaden infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, ist die Eisenbahn beweispflichtig.

d) Höhere Gewalt.

Das Vorliegen von höherer Gewalt bildet einen weiteren Haftausschließungsgrund gem. § 456 HGB (§ 82 EVO). Bezüglich der Voraussetzungen des Begriffs der höheren Gewalt beziehe ich mich auf meine Ausführungen unter § 6.

§ 12.

Die bevorrechtigten Haftausschließungsgründe (§ 459 HGB, § 83 EVO.)

e) Beförderung in offen gebauten Wagen.

Die Eisenbahn haftet gem. § 459 Abs. 1 a) HGB nicht für Schäden, die dadurch entstehen, daß Güter nach den Vorschriften, dem Tarif oder einer in dem Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, in offen gebauten Wagen befördert werden.

Unter dem Begriff „offen gebauter Wagen“ ist ein solcher Wagen zu verstehen, „der sowohl keine feste Bedachung hat, als auch infolge seiner Bauart ringsherum nicht abgeschlossen ist [1])." Ein Wagen dessen Seitenwände nicht überall Fuge an Fuge geschlossen ist, wäre demnach ebenfalls als offen gebauter Wagen zu bezeichnen, im Gegensatz zu der an sich ungenauen Definition, die

[1]) so Blume — W. Anm. 3 zu § 66 u. Rundnagel S. 109.

der § 66 Abs. 2 EVO gibt, wonach unter offengebauten Wagen nur solche zu verstehen wären, die ohne festes Dach gebaut sind.

Unter einem „geschlossenen" Wagen ist demgegenüber zu verstehen, ein nach seiner Konstruktion und Bauart mit einer dauernden, einen integrierenden Teil des Wagens bildenden, niet- und nagelfest mit den übrigen Teilen des Wagens verbundenen Bedachtung versehener Wagen [1]). Bedachte Wagen werden auch durch Offenlassen der Türe, der Luken oder durch schadhafte Stellen im Dach nicht zu offenen, ebensowenig hören offene Wagen, die mit Decken bedeckt werden, auf, offene Wagen zu sein.

Voraussetzung für die Haftbefreiung der Eisenbahn ist, daß die Güter in offenen Wagen befördert werden nach den Vorschriften (der EVO), den Tarifen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, und daß der Schaden allein durch die besondere Gefahr der Beförderung in offen gebauten Wagen entstanden ist. Solche Schäden entstehen in erster Linie durch Witterungseinflüsse (Regen, Schnee), oder durch Einwirken von dritter Seite (Diebstahl, Funkenflug aus Fabrikschornsteinen usw.).

Dafür, daß das Gut entsprechend den bestehenden Vorschriften, dem Tarif oder einer in dem Frachtbrief aufgenommenen Erklärung des Absenders im offenen Wagen befördert worden und der Schaden durch gerade diese Beförderungsart entstanden ist, trifft die Eisenbahn die Beweislast; diese ist ihr wieder erleichtert durch die Rechtsvermutung des gen. Abs. 2 des § 459 HGB.

Die EVO schränkt jedoch die Haftbefreiung der Eisenbahn im § 83 Abs. 1 a) erheblich ein, indem sie sagt:

„Hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen."

Unter auffallendem Gewichtsabgang ist ein Gewichtsverlust zu verstehen, der das Maß dessen übersteigt, was mit einer regelrecht verlaufenden Beförderung verbunden zu sein pflegt [2]).

Unter „ganze Stücke" sind alle Teile einer Stückgutsendung sowie alle Teile einer Ladung zu verstehen, die in dem Zustande, in dem sie sich befinden, auch einzeln als Frachtgut aufgegeben werden können und üblicherweise auch aufgegeben werden [3]).

Bei Wagenladungen kann als ganzes Stück nur die gesamte Sendung betrachtet werden, wenn diese unverpackt in loser Schüttung verladen ist, also Güter in Frage

---

[1]) Eger EVO S. 498.
[2]) Blume—W. § 83 Anm. 9; RGE 104, 282.
[3]) so Eger in VR. 6, 222 u. Blume—W. § 83 Anm. 9.

kommen, die im Verkehre nach Maß oder Gewicht gehandelt werden (Getreide, Kohlen).

f) Anerkannter Mangel und anerkannte Mangelhaftigkeit der Verpackung.

Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die daraus entstehen, daß Güter unverpackt oder mangelhaft verpackt zur Beförderung aufgegeben werden, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung, sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern während der Beförderung erfordert (§ 459 Abs. 1 Ziff. 2).

Im Gegensatz zu den im § 11 b) dieser Arbeit behandelten Fällen äußerlich nicht erkennbarer Mängel hat diese Haftbefreiungsvorschrift nur solche Fälle im Auge, bei denen die Verpackungsmängel offensichtlich sind und die deshalb dem annehmenden Beamten unter Anwendung der im Verkehr notwendigen Aufmerksamkeit bei der Prüfung nicht entgehen dürfen. Außerdem knüpft die EVO die Haftbefreiung ausdrücklich an die Bedingung, daß der Absender den Mangel oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung im Frachtbrief anerkannt hat.

Die Eisenbahn kann die Annahme solcher Güter, die ihrer Natur nach eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung usw. erfordern und nicht oder nur mangelhaft verpackt sind, ablehnen oder vom Absender verlangen, das Fehlen oder die Mängel der Verpackung im Frachtbrief anzuerkennen (§ 62 Abs. 2 EVO).

Das Anerkenntnis kommt der Eisenbahn bei der Beweisführung zugute, da sie beweispflichtig dafür ist, daß der entstandene Schaden infolge des Fehlens oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung eingetreten ist. Da jedoch das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung im Frachtbrief nicht als rechtsgeschäftliche Erklärung [1]) betrachtet werden kann, sondern nur als Zugeständnis einer Tatsache rechtlich lediglich die Wirkung aufweist, daß ihr Vorliegen für die Eisenbahn die Voraussetzung bildet, sich auf den bevorrechtigten Haftbefreiungsgrund des § 459 berufen zu können und nur als Beweismittel dienen kann, so ist jederzeit die Widerlegung dieses Anerkenntnisses möglich durch den Nachweis, daß trotz des Anerkenntnisses die Verpackung mangelhaft war.

Die Eisenbahn braucht, um sich von der Haftung zu befreien, nur zu beweisen, daß der Schaden den Umständen nach aus dem Mangel der Verpackung entstehen

[1]) vergl. Kommentar der RGR zu § 781 S. 927: deklaratorische Anerkenntnisse, die nur die Bedeutung eines Beweismittels haben.

konnte; weist der Geschädigte nicht nach, daß der Schaden durch eine andere Ursache entstanden ist, so greift hier ebenfalls die Rechtsvermutung des Abs. 2 des § 459 Platz.

Liegt ein Verschulden der Eisenbahn vor, was der Geschädigte zu beweisen hat, so kann eine Befreiung von der Haftung von der Eisenbahn nicht geltend gemacht werden.

g) Auf- und Abladen durch den Absender oder Empfänger.

Nach § 459 Abs. 1 Ziff. 3 HGB entfällt die Haftung der Eisenbahn auch

> „in Ansehung der Güter, deren Aufladen und Abladen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, der aus der mit Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht."

Die Eisenbahnverkehrsordnung spricht an Stelle von Auf- und Abladen von Ver- und Entladen (§ 83 Abs. 1 c)).

Unter Aufladen sind alle Handlungen und Maßnahmen zu verstehen, die dazu dienen, das Gut zwecks Beförderung in den Eisenbahnwagen hineinzuschaffen; unter Abladen, solche Handlungen und Maßnahmen, durch welche das Gut aus dem Eisenbahnwagen herausgeschafft wird und unter Verladen die Tätigkeit, die entwickelt wird, um das Gut im Eisenbahnwagen für den Transport zweckmäßig zu verstauen.

In der Vorschrift der Ziff. 3 handelt es sich um solche Schäden, die nach der Verladung, aber infolge der ausführenden Tätigkeit bei der Verladung entstanden sind.

Beispiele solcher Schäden sind: Verschiebung der Ladung und hierdurch bedingte Beschädigung des Gutes (Hin- und Herrollen der Fässer); Beschädigung der zu unterst gelagerten Güter durch den Druck der auf sie gelagerten; Stürzen von Tieren, veranlaßt dadurch, daß der Absender es unterlassen hat, auf dem glatten Wagenboden Sand zu streuen.

Voraussetzung für die Haftbefreiung der Eisenbahn ist, daß das Auf- und Abladen vom Absender oder Empfänger auf Grund einer vom ersteren im Frachtbrief getroffenen Vereinbarung selbst besorgt worden ist.

Diejenigen Güter, deren Auf- und Abladung der Absender oder Empfänger zu besorgen hat, werden durch die Verkehrsordnung näher bestimmt (Beispiel: Beförderung von lebenden Tieren § 48 Abs. 6).

Der Frachtberechtigte kann die Auf- und Abladung jedoch auch durch die Eisenbahn besorgen lassen. In diesem Falle würden die Auf- und Abladung als zum Frachtvertrag gehörige Geschäfte zu betrachten und die Berufung der Eisenbahn auf den Haftbefreiungsgrund des Abs. 3 damit nicht möglich sein; sie hätte hier für das Verschulden ihrer Leute selbst einzustehen; anders jedoch liegt der Fall wieder, wenn die Eisenbahn ohne schriftlichen Antrag den Absender oder Empfänger unter deren Leitung zum Auf- oder Abladen Leute zur Verfügung stellt.

Der ordentliche Absender hat bei der Verladung nicht nur zu prüfen, ob die Güter einwandfrei verpackt und verstaut sind, sondern auch, ob die von der Eisenbahn zur Verfügung gestellten Wagen für die Beförderung des Gutes geeignet sind, ob sie nicht schadhaft, ungenügend gereinigt oder mit sonstigen betrieblichen Mängeln behaftet sind. Schließt er, trotzdem er den Mangel des Wagens erkannt hatte oder nach Lage der Dinge hätte erkennen müssen, einen Frachtvertrag ab, so ist ihm Verschulden beizumessen und verursacht einen eventuell eintretenden Schaden mit, für den dann gem. § 254 BGB Eisenbahn und Absender gemeinsam zu haften hätten.

Beweispflichtig dafür, daß der Verfrachter die Verladung nach der Bestimmung des Tarifs oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst vorgenommen hat, und daß der Schaden aus der mit der Selbstverladung verbundenen Gefahr entstanden ist, ist die Eisenbahn.

Die Rechtsvermutung des Abs. 2 gilt bis zum Beweis des Gegenteils durch den Berechtigten.

Liegt ein Verschulden der Eisenbahn vor, so kann sie gem. Abs. 3 den Haftbefreiungsgrund nicht geltend machen.

h) Die eigentümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Bezüglich der Frage, warum der Gesetzgeber den Haftbefreiungsgrund der natürlichen Beschaffenheit des Gutes sowohl unter den bevorrechtigten des § 459 HGB als auch unter den nichtbevorrechtigten des § 456 HGB aufführt, ebenso bezüglich der Frage der Tragweite der Verschiedenheit der Begriffe der „eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes“ des § 459 und der „natürlichen Beschaffenheit des Gutes“ des § 456 einerseits, der „außergewöhnlichen Leckage“ des § 459 und der „gewöhnlichen Leckage“ des § 456 andererseits, beziehe ich mich auf meine Ausführungen unter § 11 c).

i) Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind.

Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die dadurch entstehen, daß Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, vom Absender unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgegeben werden [§ 467 HGB, § 83 Abs. 1 e) EVO].

Die Eisenbahnverkehrsordnung führt diejenigen Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, auf in den §§ 28, 40 und 54 und den dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen. Unter die von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände fallen auch solche Gegenstände, deren Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen öffentlicher Ordnung verboten ist, [1]) ferner auch alle diejenigen Gegenstände, die von einer besonderen Beförderungsart ausgeschlossen sind.

Werden nun solche Gegenstände mit anderen als Gesamtsendung vereinigt, aufgegeben, so erlischt die Haftung der Eisenbahn nur für den Teil der Sendung, der eigentlich von der Beförderung ausgeschlossen wäre, nicht aber auch für die anderen Gegenstände. Das gleiche gilt für Gegenstände, die nach § 28 EVO nicht als Reisegepäck zur Beförderung zugelassen sind, wenn dieselben mit anderen zugelassenen Gegenständen einheitlich verpackt als Reisegepäck versandt werden: die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich hier ebenfalls nur auf die zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Die Eisenbahn hat die Entstehungsursache eines eventuellen Schadens zu beweisen, wobei ihr wiederum die Rechtsvermutung des § 459 Abs. 2 HGB erleichternd zugute kommt; ist der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden, so kann sie den Haftbefreiungsgrund nicht geltend machen.

k) Lebende Tiere.

Die Eisenbahn haftet ferner nicht für Schäden, welche aus der mit der Beförderung von lebenden Tieren verbundenen besonderen Gefahr entstehen.

Die lebenden Tiere gehören, wie oben (§ 11 c)) erwähnt, zu den empfindlichen Gütern und bilden schon wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit einen Haftausschließungsgrund gem. § 456 HGB, § 82 EVO. Rundnagel (S. 93) meint, die nochmalige besondere Aufführung der

[1]) s. Staub § 467 Anm. 1.

lebenden Tiere im § 459 Abs. 1 Ziff. 5 HGB sei nur geschehen, weil den Nichtjuristen die Zurechnung der Tiere zu den Sachen im Rechtssinn und den Gütern im Sinne des HGB nicht geläufig sei.

Zu den besonderen Gefahren, die mit der Beförderung von lebenden Tieren verbunden sind, gehören Entspringen [1]), Erkrankung [2]), Erstickung [3]), Beschädigung durch eigene Bewegungen, insbesondere Ausschlagen und Umfallen infolge der Stöße während der Fahrt, ferner Schäden, die gemeinsam verladene Tiere durch Beißen, Schlagen, Übertragen von ansteckenden Krankheiten usw. gegenseitig anrichten.

Zu den Tieren ist jede Art und Gattung zu zählen: Vögel, Fische und Insekten, z. B. Bienen, auch wilde Tiere.

Die Rechtsvermutung des § 459 Abs. 2 HGB kommt auch hier der Eisenbahn zu statten. Eine Befreiung von der Haftung kann von der Eisenbahn nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist (z. B. Ansteckung weitverladener Tiere durch Zuladung eines offensichtlich kranken Tieres).

l) Begleitgüter.

Es entfällt die Haftung der Eisenbahn ferner bei lebenden Tieren und Gütern, denen nach den Vorschriften (der EVO), nach dem Tarif oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender eine Begleitung beizugeben ist in Ansehung des Schadens, der aus einer Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird (§ 459 Abs. 6 HGB, § 83 g) EVO).

Der Eisenbahn verbleibt selbstverständlich auch bei den Begleitgütern die ihr obliegende allgemeine Aufsicht. Die besondere Aufsicht fällt jedoch der Begleitung zu und ist damit eigene Angelegenheit des Absenders. Dieser hat deshalb für Schäden, die aus Gefahren entstanden sind, deren Abwendung durch die Begleitung gesichert sein sollte, selbst einzustehen, die Eisenbahn kann die Ersatzpflicht ablehnen.

Die Eisenbahn ist dafür beweispflichtig, daß dem Gute nach den bestehenden Vorschriften, dem Tarif oder nach besonderer Vereinbarung ein Begleiter beizugeben war und daß der Schaden aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Zugunsten der Eisenbahn greift hier wiederum die Rechtsvermutung des Abs. 2 des § 459 HGB Platz; gleichermaßen kann die Eisenbahn Haftbefreiung nicht geltend machen, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist (Abs. 3).

[1]) EEE 28, 202; 32, 70.
[2]) EEE 20, 330.
[3]) ZVDEisV 1918, 444.

Schluß.

§ 13.

Die Haftung mehrerer an der Beförderung beteiligter Eisenbahnen.

Es sei weiterhin kurz geprüft, wie die Haftung der Eisenbahn geregelt ist für den Fall, daß an der Beförderung mehrere Eisenbahnen beteiligt sind, wie dies hauptsächlich beim internationalen Eisenbahnverkehr in Frage kommt. Für die Regelung dieser Frage finden die Vorschriften der §§ 432, 468, 471 HGB, § 96 EVO und Art. 26, 42 und 48 JÜG Anwendung.

Der § 432 Abs. 1 HGB lautet:

„Übergibt der Frachtführer zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung das Gut einem anderen Frachtführer, so haftet er für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger."

Diese Vorschrift regelt die Haftung des ersten (=Haupt-) Frachtführers für die nachfolgenden (=Unter-) Frachtführer.

Der Abs. 2 dieses § dagegen bestimmt die Haftung des Unterfrachtführers in nachstehender Normierung:

„Der nachfolgende Frachtführer tritt dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gem. in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefes auszuführen".

Es stellt sich somit die Haftung der jeweils an der Beförderung beteiligten Frachtführer als ein gesetzliches Gesamtschuldverhältnis im Sinne des § 421 BGB dar nach Maßgabe des ursprünglichen (mit dem ersten Frachtführer geschlossenen) Frachtvertrags.

Auch das Eisenbahnfrachtrecht hält grundsätzlich an der Gesamthaftung fest, weicht jedoch vom Landfrachtrecht insoferne ab, als es die Geltendmachung der Ansprüche im gewissen Umfange einschränkt. Gem. § 469 HGB können im Wege der Klage Ansprüche aus dem Frachtvertrag nur geltend gemacht werden, gegen

a) die erste Bahn
b) diejenige Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat und
c) diejenige Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat.

Die EVO von 1908 hatte diese Vorschriften beinahe wörtlich übernommen im § 100 Abs. 3. Die EVO von 1928 dagegen dehnt die Passivlegitimation auch auf die Empfangsbahn aus.

Diese soll künftig (in Anlehnung an Art. 42 § 3 Abs. 2 JÜG) nach der neuesten Rechtsprechung zugunsten des

Verkehrtreibenden auch dann verklagt werden können, wenn sie das Gut nicht erhalten hat. Es ist demnach nach der Fassung der neuesten Eisenbahnverkehrsordnung die Zahl der passiv legitimierten Bahnen um eine vermehrt worden, sodaß zusammenfassend der Schadenersatzberechtigte klagen kann nach dem Wortlaut und in der Reihenfolge [1]) der EVO gegen

a) die Versandbahn, oder
b) die Empfangsbahn, oder
c) die Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder
d) diejenige Bahn, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Nach dem Grundsatz der Gesamthaftung kann der Ersatzberechtigte jeden der Gesamtschuldner in Anspruch nehmen. Steht daher dem Verkehrtreibenden ein nach Maßgabe des Inhalts des mit der Versandbahn geschlossenen Frachtvertrags entstandener Ersatzanspruch zu, so kann er nicht nur die Bahn in Anspruch nehmen mit der er abgeschlossen, oder auf deren Betriebsstrecke sich die den Ersatzanspruch begründende Tatsache ereignet hat, sondern jede beliebige an der Beförderung beteiligt gewesene Bahn, ja sogar die Empfangsbahn wenn sie das Gut nicht erhalten hat.

Zwischen den verschiedenen passiv legitimierten Bahnen hat der Berechtigte gem. § 469 Abs. 2 HGB und § 96 Abs. 3 EVO die Wahl; er kann somit nicht alle Bahnen zusammen verklagen, sondern nur e i n e der unter a)—d) genannten.

Mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht, einerlei ob sie zum Ziele führt; diese Wirkung tritt jedoch nicht ein, wenn die Klage gegen eine passiv nicht legitimierte Bahn erhoben wurde.

Zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag gegenüber der Eisenbahn ist nur derjenige aktiv legitimiert, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht. Dem Eigentümer als solchen oder gar Dritten fehlt diese Aktivlegitimation; sie haben deshalb kein Klagerecht aus dem Frachtvertrag (s. Blume—W. § 95 Anm. 3 und Angef.).

F i n i s .

[1]) s. Blume—W. § 96 Anm. 6; Kittel—Friebe—Hay § 96 Anm. 6.